

*complémentarité entre centres commerciaux ;*

*complementariteit tussen handelscentra;*

1.5. Développer des pôles Formation-Emploi (PEF)

Considérant qu'un réclamant estime que du fait de l'approche territoriale du PRDD, l'emploi et la formation n'y figurent pas ;

Considérant qu'un réclamant apprécie l'approche positive qu'est le lien entre les secteurs stratégiques et la formation constitue ;

Considérant qu'un réclamant demande une politique égalitaire en matière d'emploi et de formation, de même qu'une véritable politique d'accueil, d'accompagnement et d'insertion socio-professionnelle des primo-arrivants et étrangers ; Que cela nécessite une collaboration avec les autorités compétentes comme la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté Flamande (équivalence diplômes formation langue spécifique, ...)

Considérant qu'un réclamant estime qu'en plus d'un meilleur financement au niveau de la formation et de l'enseignement, il s'agit surtout de mener une politique qui vise mieux les groupes cibles ; afin de donner les mêmes chances à un chômeur moins qualifié à Uccle ou à Molenbeek par exemple ;

Considérant que des réclamants soulignent et soutiennent la possibilité d'un pôle de Formation-Emploi à Anderlecht (centre de référence professionnelle Iris TL) ; p.88

Qu'un réclamant estime qu'il s'agit d'un élément clé de la création d'un pôle logistique multimodal performant sur Schaerbeek-formation (en synergie avec Brucargo) ;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il conviendrait de créer à T&T, un pôle de Formation-Emploi (bâtiments sous occupés de la gare maritime et sheds) avec des incitants à l'embauche locale de personnes moins qualifiées, par la création d'économie urbaine, de proximité et durable, (secteur de l'économie circulaire par ex.) ;

Considérant qu'un réclamant souhaite voir ajoutées à la liste des secteurs les formations liées

1.5. Opleidings- en tewerkstellingspolen (OPT) ontwikkelen

Overwegende dat een reclamant meent dat door de territoriale benadering van het GPDO werkgelegenheid en opleiding daarin niet aan de orde komen;

Overwegende dat een reclamant de positieve benadering waardeert die de verbinding vormt tussen de strategische sectoren en permanente opleiding;

Overwegende dat een reclamant verzoekt om een gelijke behandeling van starters en buitenlanders op het gebied van werkgelegenheid en opleiding, evenals een daadwerkelijk beleid voor onthaal, begeleiding, en sociaalprofessionele inschakeling; Dat dit samenwerking vereist met de bevoegde instanties, zoals de Fédération Wallonie-Bruxelles en de Vlaamse Gemeenschap (gelijkwaardigheid van diploma's, specifieke taalopleiding...);

Overwegende dat een reclamant meent dat naast een betere financiering van opleiding en onderwijs het vooral van belang is om een beleid te voeren dat beter gericht is op de doelgroepen; zodat een laaggekwalificeerde werkloze in Ukkel dezelfde kansen krijgt als bijvoorbeeld in Molenbeek;

Overwegende dat er reclamanten de mogelijkheid van een opleidings- en tewerkstellingspool in Anderlecht benadrukken en steunen (Beroepenreferentiecentrum Iris TL); p.88

Dat een reclamant meent dat dit een sleutelement is voor de oprichting van een efficiënt multimodaal logistiek platform bij Schaarbeek-Vorming (in samenwerking met Brucargo);

Overwegende dat een reclamant meent dat het op zijn plaats zou zijn om in T&T een opleidings- en tewerkstellingspool op te richten (gedeeltelijk leegstaande gebouwen van het maritieme station en sheds) met stimulansen voor het aannemen van plaatselijke laaggekwalificeerde mensen, door de schepping van een stedelijke, duurzame economie in buurt (bijvoorbeeld de circulaire economie);

Overwegende dat een reclamant aan de lijst met opleidingssectoren opleidingen toevoegd wil

à l'activité productive (transformation alimentaire, du bois, du métal, du textile ;

Que les métiers liés au recyclage en écoconstruction devraient être pris en compte également ;

Considérant que des réclamants estiment qu'il manque des formations dans l'emploi des langues alors qu'elles sont une nécessité dans l'industrie alimentaire, axe prioritaire (stratégie Good food) au taux d'emploi très stable ;

Considérant que le CESRBC estime qu'il manque aussi un pôle sur les filières environnementales pourtant mentionnées dans l'introduction du chapitre ;

Que le CESRBC regrette aussi que l'analyse sectorielle de l'emploi bruxellois contenu dans la version précédente du projet de PRDD ait disparu du nouveau projet ;

Considérant que la Commune de Jette propose de rajouter à la liste des pôles p.88 ceux relatifs à l'agriculture urbaine (Stratégie Good Food), le pôle Energie, l'Economie circulaire ;

Considérant que le CESRBC et le CERBC estiment la dimension environnementale et durable devrait être présente de manière transversale dans les différents Pôles Formation/Emploi ;

Considérant que la Commune de Jette constate que le PRDD parle peu du manque d'emploi des jeunes et de leur formation ;

Considérant qu'un réclamant demande à ce qu'il soit investi dans une éducation de qualité qui permette un accès à tous et à tout type d'intelligence et d'apprentissage ;

Que cela passe par la formation des futurs profs ;

Considérant que des réclamants, dont le Conseil économique et social, même s'ils considèrent un avancement, la création de pôles et le renforcement des formation /emploi, estiment que ceux-ci ne s'articulent pas directement avec la définition des secteurs prioritaires (ex : production alimentaire) ;

Considérant qu'un réclamant souligne qu'il n'existe quasi plus de formation de bouchers à Bruxelles ;

Considérant qu'un réclamant estime que le PRDD néglige l'importance de l'économie domestique: les services non marchands, la santé, l'éducation, les services aux personnes, alors qu'elle contribue à

zien in verband met de productieactiviteit (bewerking van levensmiddelen, hout, metaal, textiel);

Dat daarbij ook beroepen in verband met recycling en eco-bouwen meegenomen moeten worden;

Overwegende dat meerdere reclamanten menen dat het ontbreekt aan taalopleidingen, terwijl talen noodzakelijk zijn in de levensmiddelenindustrie, een zwaartepunt (Good food-strategie) met een zeer stabiel aandeel in de werkgelegenheid;

Overwegende dat de ESRBHG meent dat er ook een pool ontbreekt voor milieuactiviteiten, die echter wel genoemd worden in de inleiding van het hoofdstuk;

Dat de ESRBHG het ook betreurt dat de sectoranalyse van de werkgelegenheid in Brussel uit de vorige versie van het ontwerp-GPDO in het nieuwe ontwerp ontbreekt;

Overwegende dat de gemeente Jette voorstelt om aan de lijst met polen op p. 88 de polen voor de stedelijke landbouw (Good Food-strategie), de pool energie en circulaire economie toe te voegen;

Overwegende dat de ESRBHG en de RLBHG menen dat het aspect leefmilieu en duurzaamheid op een transversale manier aanwezig moet zijn in de verschillende opleidings- en tewerkstellingspolen;

Overwegende dat de gemeente Jette constateert dat in het GPDO het tekort aan arbeidsplaatsen voor jongeren en hun opleiding nauwelijks aan de orde komt;

Overwegende dat een reclamant verzoekt om investering in hoogwaardig onderwijs dat voor iedereen met elk intelligentieniveau en elk leerniveau toegankelijk is;

Dat dit begint bij de opleiding van de toekomstige leraren;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de Economische en Sociale Raad, hoewel ze een vooruitgang waarnemen in de oprichting van polen en de versterking van opleiding en tewerkstelling, menen dat deze niet direct aansluiten bij de definitie van de prioritaire sectoren (bv.: productie van levensmiddelen);

Overwegende dat een reclamant benadrukt dat er vrijwel geen opleiding voor beenhouwers meer bestaat in Brussel;

Overwegende dat een reclamant meent dat het GPDO het belang negeert van de huishoudelijke economie: non-profitdiensten, gezondheid, onderwijs, dienstverlening aan personen, terwijl

1/3 du PIB de la Région.

Considérant que la Ville de Bruxelles demande à être associée à la réflexion sur les pôles de Formation-Emploi (PEF) et les pôles de compétitivité relatifs aux métiers de bouche/Horeca, la sécurité, le tourisme, les métiers ville et la construction ;

Qu'il convient en effet de préciser :

- Comment se fait le choix de la localisation ;
- Comment ce type de pôle s'articule avec Bruxelles/Formation
- Quel type de lien cela implique avec le secteur économique ;

Considérant que la CRD renvoie sur ce point au chapitre 1 dans lequel elle décrit la structure multiscalaire de la ville ;

Que la CRD soulève la confusion entre l'approche géographique des pôles de développement proposée au sein de l'axe 1 et l'approche thématiques spécifiques reprise tant dans l'axe 1 (campus universitaires) que dans l'axe 3 (pôles Formation-Emploi, pôles de compétitivité, etc). Elle suggère ainsi de traiter les pôles géographiques dans un chapitre indépendant (voir généralités axe 1). ;

Qu'elle estime nécessaire de territorialiser les aspects spécifiques à l'économie dans ce chapitre également ;

Que dans le même ordre d'idées, elle demande de regrouper le point 1.2.1 (les ZEMU) de l'axe 3 et le paragraphe relatif aux ZEMU dans le point 1.1. « territoire du Canal » de l'axe 1 (dernier paragraphe de la p15) ;

Qu'elle estime que ce texte qui vise l'intégration de la fonction résidentielle dans les ZEMU y a sa place, d'autant qu'il s'agit d'y préserver les activités économiques ;

Que par ailleurs, elle estime qu'il y aurait lieu de regrouper le contenu des pages 33 et 34 (campus universitaires) et de la page 91 (économie de la connaissance) avec la page 89 (pôles de compétitivité) pour ce qui concerne les clusters /spins-off universitaires. Elle invite à en harmoniser les termes ;

Que la CRD s'étonne, qu'il ne soit pas fait

deze 1/3 bijdraagt aan het BBP van het Gewest.

Overwegende dat de stad Brussel verzoekt betrokken te worden bij het nadenken over de opleidings- en tewerkstellingspolen (OTP) en de competitiviteitspolen voor beroepen als beenhouwerij/horeca, beveiliging, toerisme, stedelijke en bouwberoepen;

Dat het namelijk op zijn plaats is om toe te lichten:

- Hoe de keuze voor de locatie tot stand komt;
- Hoe dit type pool aansluit bij Bruxelles/Formation;
- Wat voor verband dit inhoudt met de economische sector;

Overwegende dat de GOC voor dit punt verwijst naar hoofdstuk 1 waarin zij de meerschelijke structuur van de stad beschrijft.

Dat de GOC wijst op de verwarring tussen de geografische benadering van de ontwikkelingspolen zoals besproken in pijler 1 en de specifieke thematische benaderingen, zowel opgenomen in pijler 1 (universiteitscampussen) als in pijler 3 (opleidings- en tewerkstellingspolen, competitiviteitspolen, enz.). Zij stelt dan ook voor om de geografische polen te behandelen in een apart hoofdstuk (zie bij algemene opmerkingen, pijler 1).

Dat ze het evenwel noodzakelijk acht om ook de aspecten die eigen zijn aan de economie in dit hoofdstuk te territorialiseren.

Dat zij vanuit dezelfde gedachtegang vraagt om punt 1.2.1 (OGSO's) van pijler 3 en de paragraaf over de OGSO's in punt 1.1 'Kanaalgebied' van pijler 1 (laatste paragraaf op p. 15) samen te voegen.

Dat ze vindt dat deze tekst die streeft naar de integratie van de residentiële functie in de OGSO's er zijn plaats heeft, te meer omdat het gaat over het behoud van de economische activiteiten.

Dat zij ook van mening is dat de inhoud van p. 33-34 (universiteitscampussen) en van p. 91 (kenniseconomie) samengevoegd moet worden met p. 89 (competitiviteitspolen), waar het gaat over universitaire clusters/spin-offs. Zij nodigt uit om de termen gelijkvormig te maken.

Dat de GOC zich erover verbaast dat er niet wordt

référence, au 'networking' (intégration dans les réseaux) dans le texte, alors qu'il se trouve dans la stratégie 2025. Elle demande de compléter le texte dans ce sens ;

Que la CRD estime que la formation est un levier primordial pour l'économie future. Elle suggère ainsi que cet outil 5 soit repris au sein d'une stratégie spécifique « Formation-Emploi ». Cette nouvelle stratégie devrait s'inspirer de la structure de l'avant-projet de PRDD de 2013 p 174-192 ;

Qu'elle invite à en reprendre les principales thématiques comme : les secteurs clés porteurs d'emplois, les problématiques de l'emploi, la question de la mobilité des travailleurs, les chapitres concernant la formation et l'emploi, dont celui consacré à l'emploi des jeunes et à l'insertion socio-professionnelle ;

Que la CRD estime effectivement qu'il y a tout intérêt à développer et à orienter la qualification des demandeurs d'emploi aux jobs de demain ;

Qu'à cet effet, elle demande de mettre en place des systèmes de gouvernance multi acteurs (formation /enseignement) qui veillent à cette adéquation. (modèle européen « Triple Hélice » avec la concertation entre les 3 acteurs : l'économie, l'enseignement et le politique) ;

Qu'elle encourage de plus la mobilité des chercheurs d'emploi au niveau de la région, comme cela se fait en Allemagne et aux Pays-Bas ;

Que la CRD est d'avis tout comme un réclamant que des thèmes manquent tels que la formation, l'accès à l'emploi, l'économie circulaire, le développement d'activités au sein des quartiers résidentiels, voire à son domicile ;

Qu'elle estime que des liens sont à établir avec le développement territorial sur ces thématiques ;

Que la CRD soutient le besoin de relancer le dialogue sur le modèle de « Triple Hélice », promu par l'UE : une concertation permanente à tous les niveaux d'échelles et thématiques entre le monde de l'enseignement, l'employeur et le politique pour qu'il y ait une adéquation permanente entre les besoins et la formation ;

verwezen naar 'networking' in de tekst (integratie in een netwerk), terwijl dit wel ter sprake komt in Strategie 2025. Zij vraagt om de tekst in die zin aan te vullen.

Dat de GOC ook vindt dat opleiding een essentiële hefboom is voor de economie van de toekomst. Daarom stelt ze voor dat deze tool 5. wordt behandeld als onderdeel van een specifieke strategie 'Opleiding-Tewerkstelling' Deze nieuwe strategie zou geïnspireerd moeten zijn op de structuur van het ontwerp-GPDO uit 2013, p.174-192.

Dat zij uitnodigt om er de belangrijkste onderwerpen uit over te nemen, zoals: de belangrijkste groeisectoren, de problemen bij de tewerkstelling, de mobiliteit van werknemers de hoofdstukken over opleiding en tewerkstelling waaronder die over de tewerkstelling van jongeren en socioprofessionele inschakeling.

Dat we er volgens de GOC alle belang bij hebben om de kwalificatie van de werkzoekenden te ontwikkelen en af te stemmen op de banen van de toekomst.

Dat ze daartoe vraagt om bestuurlijke systemen in het leven te roepen met meerdere actoren (opleiding/onderwijs) die toezien op deze afstemming (Europees "Triple Helix"-model met overleg tussen 3 actoren nl. bedrijven, onderwijs en overheid).

Dat zij ook de mobiliteit van de werkzoekenden aanmoedigt op het niveau van het gewest, zoals dat ook gebeurt in Duitsland en Nederland.

Dat de GOC net zoals een reclamant van mening is dat er thema's ontbreken zoals opleiding, toegang tot werk, circulaire economie, ontwikkeling van activiteiten in woonwijken of zelfs thuis.

Dat ze van mening is dat er verbanden te leggen zijn met de ruimtelijke ontwikkeling van deze thema's.

Dat de GOC de nood onderschrijft om opnieuw de dialoog te starten volgens het Triple Helix-model dat door de EU gepromoot wordt: continu overleg op alle schaal niveaus en over alle thema's tussen de onderwijswereld, de werkgevers en de overheid, zodat er een permanente afstemming is tussen vraag en

Qu'elle est d'avis qu'une collaboration est indispensable avec les autorités compétentes (Fédération Wallonie-Bruxelles et avec la Communauté flamande, Cocof et VGC) ;

Qu'elle soutient également le fait que les secteurs interprofessionnels ont une part de responsabilité et un rôle à jouer, notamment en pérennisant la relation employé/employeur : un jeune qui entre tôt en formation dans une entreprise a tendance à y terminer sa carrière ;

Qu'à cet égard, la CRD plaide en faveur de l'amplification du principe de la formation en alternance ;

Qu'elle est d'avis que cette dynamique permettra un meilleur accès des jeunes au monde de l'emploi bruxellois ;

Que cela nécessite d'adapter et de répondre aux besoins en formation des jeunes ;

Qu'elle suggère de faire remonter le Pôle Logistique dans la liste des PFE « en préparation » ;

Qu'elle soutient par ailleurs la connaissance et les formations relatives à l'apprentissage des langues ;

*Considérant que l'Axe 1 est dévolu aux objectifs de développement du territoire selon le principe de la ville polycentrique ; qu'à ce titre, il s'attache d'une part à définir les pôles de développement prioritaire et le développement de différents sites situés le long de l'axe du canal (en ce compris les ZEMU) et d'autre part qu'il énonce les règles de densification de l'habitat existant en ce compris les principes qui doivent être pris en considération pour la densification par le biais de la construction en hauteur ;*

*Que l'axe 3, quant à lui, se concentre sur l'aspect du développement économique de la Région ; Qu'il détermine ainsi la dimension spatiale du soutien à la fonction économique, la façon de requalifier les secteurs économiques au sein du territoire de la RBC et enfin, les objectifs de soutien de l'économie de proximité et de l'emploi local ;*

opleiding.

De Commissie vindt dat een samenwerking met de bevoegde overheden essentieel is (Federatie Wallonië-Brussel en Vlaamse Gemeenschap, Cocof en VGC).

Dat ze er ook bij blijft dat de interprofessionele sectoren hun deel van de verantwoordelijkheid dragen en hun rol moeten spelen, met name door werk te maken van een duurzame relatie werknemer/werkgever: een jongere die vroeg in opleiding in een onderneming stapt, heeft eerder de neiging om er ook zijn loopbaan te beëindigen.

Dat de GOC in die zin pleit voor een versterking van het principe van duaal leren.

Dat ze ervan overtuigd is dat deze dynamiek ervoor zal zorgen dat de jongere vlotter toegang krijgt tot de Brusselse arbeidsmarkt.

Dat dit het aanpassen vereist van en het inspelen op de opleidingsbehoeften van jongeren.

Dat ze voorstelt om de Logistieke Pool weer op te nemen in de lijst van de OTP's 'in voorbereiding' ;

Dat ze overigens de kennis en de opleidingen met betrekking tot het taalonderwijs ondersteunt.

*Overwegende dat Pijler 1 gewijd is aan de doelstellingen van de ontwikkeling van het grondgebied volgens het principe van de polycentrische stad; dat de pijler in deze hoedanigheid streeft naar enerzijds het definiëren van prioritaire ontwikkelingspolen en de ontwikkeling van verschillende sites gelegen langsheen de kanaalas (en dit met inbegrip van de OGSO's) en anderzijds melding maakt van de verdichtingsregels van de bestaande habitat en dit met inbegrip van de beginselen waarmee rekening moet worden gehouden voor de verdichting door middel van hoogbouw;*

*Dat pijler 3 zich concentreert op het aspect van de economische ontwikkeling van het Gewest; Dat hij zodoende de ruimtelijke dimensie bepaalt van de steun aan de economische functie, de herkwalificeringswijze van de economische sectoren op het grondgebied van het BHG en ten slotte de doelstellingen van de ondersteuning van de buurteconomie en de lokale werkgelegenheid;*

*Que ces deux approches sont complémentaires ;*

*Que l'Axe 3 aborde ainsi les ZEMU sous l'angle de la coexistence entre fonctions résidentielles et économiques tandis que l'Axe 1 se focalise plutôt sur le développement général et la programmation potentielle de ces zones ;*

*Que les Campus universitaires sont reconnus comme constituant un potentiel de développement ; qu'ils sont désormais repris au titre de pôle de développement prioritaire au sein de l'Axe 1 ;*

*Que les pôles Formation Emploi sont le fruit d'une coopération entre employeurs et travailleurs d'un secteur (ou de plusieurs secteurs connexes), d'un côté, et acteurs de la Formation et de l'Emploi, de l'autre ; que certains d'entre eux seront créés en synergie avec les universités ; que l'Axe 3 s'attache à en énoncer la portée économique ;*

*Que le pôle de compétitivité vise à favoriser l'implantation d'activités économiques dans des secteurs prioritaires alors que le pôle formation emploi s'attache à favoriser l'organisation, le développement et la promotion de l'emploi dans le secteur visé, en développant la coopération entre employeurs et travailleurs d'un secteur (ou de plusieurs secteurs connexes), d'un côté, et acteurs de la Formation et de l'Emploi, de l'autre ;*

*Que des synergies entre Pôles de compétitivité et Pôles Formation-Emploi du secteur concerné seront favorisées et lorsque c'est possible, le Pôle Formation-Emploi sera implanté dans la zone du Pôle de compétitivité ;*

*Que le PRDD aborde les questions territorialisables et de compétence régionale ; Qu'un choix a été opéré de ne pas développer les matières communautaires sur lesquelles la Région n'a pas de prise ;*

*Que le principe de la quadruple hélice a été repris au sein d'un chapitre consacré à la smart city (Voir conditions de réussite) ;*

*Que cette notion repose sur l'implication et les interactions de quatre catégories d'acteurs :*

*Dat deze twee benaderingen complementair zijn;*

*Dat Pijler 3 zodoende de OGSO's behandelt onder de invalshoek van de co-existentie tussen woonfuncties en economische functies, terwijl Pijler 1 zich eerder focust op de algemene ontwikkeling en de potentiële programmering van deze zones;*

*Dat de Universiteitscampussen erkend worden als een ontwikkelingspotentieel; dat ze daarom in Pijler 1 worden vermeld als prioritaire ontwikkelingspool;*

*Dat de opleidings- en tewerkstellingspolen het resultaat zijn van een samenwerking tussen werkgevers en werknemers van een sector (of van meerdere aanverwante sectoren) enerzijds, en spelers van Opleiding en Tewerkstelling anderzijds; dat sommigen van hen in synergie met de universiteiten zullen worden gecreëerd; dat Pijler 3 gericht is op het uit de doeken doen van de economische reikwijdte;*

*Dat de competitiviteitspool streeft naar het bevorderen van de inplanting van economische activiteiten in prioritaire sectoren terwijl de opleiding- en tewerkstellingspool gericht is op het bevorderen van het organiseren, het ontwikkelen en het promoten van de werkgelegenheid in de beoogde sector, door de samenwerking te bevorderen tussen werkgevers en werknemers van een sector (of van meerdere aanverwante sectoren) aan de ene kant, en de spelers van Opleiding en Tewerkstelling aan de andere kant;*

*Dat de synergieën tussen competitiviteitspolen en opleidings- en tewerkstellingspolen van de betreffende sector zullen worden bevorderd en, waar mogelijk, de opleidings- en tewerkstellingspool zal worden ingeplant in de zone van de competitiviteitspool;*

*Dat het GPDO de kwesties van de territorialiseerbaarheid en de regionale bevoegdheid behandelt; Dat ervoor is gekozen om geen communautaire zaken uit te werken waarop het Gewest geen vat heeft;*

*Dat het principe van de viervoudige schroef werd opgenomen in het hoofdstuk over smart city (Zie voorwaarden voor succes);*

*Dat dit begrip gebaseerd is op de betrokkenheid en de interacties van vier spelerscategorieën : het*

*l'administration, le citoyen, l'entreprise, le monde académique (enseignement, recherche) ;*

*Que les pôles Formation-emploi repris au PRDD constituent les premiers pôles à développer, sur lesquels le Gouvernement entend donner priorité ; que la liste des pôles Formation-Emploi reprise au PRDD n'est pas limitative et que d'autres pôles pourront être développés si cela s'avère opportun ;*

### 1.6 Faire émerger les pôles de compétitivité

Considérant qu'un réclamant constate que les Pôles d'Emploi-Formation (PEF) et de compétitivités sont liés sur les secteurs concernés et géographiquement ;

Considérant que la CRD soutient l'approche positive du lien qui est établi entre les secteurs stratégiques et la formation continue ;

Qu'elle estime qu'il y a une réelle opportunité de lancer des ponts entre l'emploi, la formation et les secteurs. Ainsi, la sectorialisation de certaines politiques est positive et prend en compte l'approche du terrain ;

Que la CRD est également d'avis que les rapports entre les pôles territoriaux de compétitivité et les pôles de formation emploi doivent être clarifiés pour favoriser l'implantation d'activités économiques dans des secteurs prioritaires ;

Qu'il en va ainsi pour les:

- Pôle des métiers de bouche: Quartier du CERIA et le projet « Abattoir » ;
- Pôle de la communication et de l'image : Reyers ;
- Pôle logistique et commerce de gros : Schaarbeek Formation (MABRU, Centre européen des fruits et légumes, ... ) ;
- Pôle de la connaissance et du numérique : Axe Reyers - Général Jacques et Campus de la Plaine (site ULB-VUB) ;

Qu'elle soutient ainsi le développement / l'extension du Village de la construction au bassin Vergote, la construction étant un secteur

*bestuur, de burger, de onderneming, de academische wereld (onderwijs, onderzoek);*

*Dat de opleidings- en tewerkstellingspolen die zijn aangegeven in het GPDO als eerste moeten worden ontwikkeld en dat de Regering daar prioriteit aan wil geven; dat de lijst van de opleidings- en tewerkstellingspolen in het GPDO niet beperkend is en dat andere polen kunnen worden ontwikkeld wanneer dat opportuun is;*

### 1.6 Competitiviteitspolen ontwikkelen

Overwegende dat een reclamant constateert dat de opleidings- en tewerkstellingspolen (OTP) en de competitiviteitspolen verbonden zijn met de sectoren in kwestie en ook geografisch;

Overwegende dat de GOC de positieve aanpak ondersteunt van de link die tussen de strategische sectoren en de bijscholing wordt gelegd.

Dat ze vindt dat er reële mogelijkheden zijn om bruggen te slaan tussen de werkgelegenheid, de opleiding en de sectoren. Zo is de sectorialisering van bepaalde beleidsdomeinen positief en houdt ze rekening met de terreinaanpak.

Dat de GOC eveneens meent dat de verhouding tussen de territoriale competitiviteitspolen en de opleidingspolen naar werkgelegenheid moet worden verduidelijkt om de inplanting van economische activiteiten in prioritaire sectoren te bevorderen.

Dat dit geldt voor:

- De pool "voedingsberoepen" in de wijk rond CERIA en het project "Abattoir";
- Een pool "communicatie en beeld" op de Reyerssite;
- Een pool logistiek en groothandel: Schaarbeek Vorming (MABRU, Europees Centrum voor fruit en groenten, ...);
- Een "kennis- en digitale pool": op de as Reyers-Generaal Jacques en Campus Pleinlaan (site ULB-VUB);

Dat zij eveneens de ontwikkeling / uitbreiding van het Bouwmaterialendorp in het Vergotedok steunt, aangezien de bouw een

industriel de pointe spécialisé dans différents domaines comme par exemple, l'économie circulaire ;

*Considérant que des synergies entre Pôles de compétitivité et Pôles Formation-Emploi du secteur concerné seront favorisées et lorsque c'est possible, le Pôle Formation-Emploi sera implanté dans la zone du Pôle de compétitivité ;*

### **Manque d'une vision et d'actions correspondant aux besoins**

Considérant que des réclamants dont le CESRBC estiment nécessaire d'avoir d'abord une vision claire et de définir les actions à mener dans les « secteurs prioritaires » qui répondent aux besoins des acteurs économique, avant d'aborder les autres secteurs ;

Considérant que la Commune d'Anderlecht considère que si le PRDD fait référence à l'économie numérique et de l'information, il manque toutefois l'économie du futur, comme l'économie du partage ou l'Ubérisation en lien direct avec notre implication sociale dans la société ainsi que l'impact sur notre environnement ;

Considérant que des réclamants soulignent que l'on ne parle plus de pôles de compétences et que le secteur des métiers industriels a disparu (alors qu'un plan industriel est prévu dans la stratégie 2025 ;

Considérant que le CESRBC demande de prévoir un pôle de compétitivité « logistique » dans lequel serait traitée la problématique de la mobilité ;

Considérant qu'un réclamant demande de compléter le PRDD par la R&D en incluant un nouveau pôle territorial de compétitivité dédié aux "nouveaux matériaux, l'efficacité énergétique et les nouveaux processus numériques de production (par exemple, robotique, impression 3D, prototypage ... ) ;

Qu'en effet, ces activités ont un potentiel emploi significatif et peuvent s'intégrer dans des zones péri-urbaines vu leur faible impact environnemental ;

Considérant que des réclamants demandent qu'un pôle de compétitivité dans les domaines biomédical, de la pharmacie, des nanotechnologies à développer en partenariat avec l'UCL, soit localisé

hoogtechnologische sector is met specialisaties in verschillende domeinen, zoals bijvoorbeeld de circulaire economie.

*Overwegende dat de synergieën tussen competitiviteitspolen en opleidings- en tewerkstellingspolen van de betreffende sector zullen worden bevorderd en dat, indien mogelijk, de opleidings- en tewerkstellingspool zal worden ingeplant in de zone van de competitiviteitspool;*

### **Gebrek aan visie en acties passend bij de behoeften**

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de ESRBHG, het noodzakelijk vinden om eerst een heldere visie te hebben en te definiëren welke acties uitgevoerd moeten worden in de 'prioritaire sectoren' die voldoen aan de behoeften van de economische partijen, voordat de andere sectoren worden aangepakt;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht meent dat, hoewel in het GPDO de digitale en automatiseringseconomie aan de orde komt, de economie van de toekomst echter afwezig is, evenals de deeleconomie of de uberisering die rechtstreeks verband houdt met onze sociale betrokkenheid bij de maatschappij en de invloed daarvan op ons leefmilieu;

Overwegende dat meerdere reclamanten benadrukken dat niet meer gesproken wordt over competitiviteitspolen en dat de sector industriële beroepen verdwenen is (terwijl in de strategie 2025 een industrieel plan is voorzien);

Overwegende dat de ESRBHG verzoekt om een competitiviteitspool 'logistiek' te plannen waar de problematiek van de mobiliteit behandeld wordt;

Overwegende dat een reclamant verzoekt om het GPDO aan te vullen met R&D inclusief een nieuwe territoriale competitiviteitspool voor 'nieuwe materialen, energiebesparing en nieuwe digitale productieprocessen (bijvoorbeeld robotica, 3D-printen, prototypes maken...);

Dat deze activiteiten een groot potentieel hebben voor de werkgelegenheid en kunnen integreren in het voorstedelijke gebied gezien hun geringe invloed op het leefmilieu;

Overwegende dat meerdere reclamanten verzoeken om oprichting van een competitiviteitspool op biomedisch, farmaceutisch en nanotechnologisch gebied, te ontwikkelen in



le long de l'axe boulevard de la Woluwe/Zaventem ;

Qu'ils soulignent que les nombreux partenariats avec les acteurs économiques, hautes écoles et centres de formations, unités de recherche et incubateur régional d'entreprises (Brussels Life Sciences Incubator), de même que divers projets académiques et cliniques (e.a. le projet d'Hôpital 2025) justifient cette demande de création d'un pôle de compétitivité et de l'inscrire comme pôle de développement prioritaire;

Considérant que la CRD soutient les demandes de certains réclamants d'introduire de nouveaux pôles de compétitivité et d'en étudier l'implication, tels que :

Un Pôle de R&D dédié aux "nouveaux matériaux, à l'efficacité énergétique et aux nouveaux processus numériques de production (par ex., robotique, impression 3D, prototypage ... ) ;

Un Pôle dans les domaines biomédical, de la pharmacie, des nanotechnologies à développer ;

*Considérant que les pôles de compétitivité regrouperont, dans une démarche de conseil, de partenariat, des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche ; qu'ils auront pour but de concentrer les moyens et les énergies sur des secteurs d'activité précis ; que cette concentration de moyens pourra servir le développement de nouveaux secteurs économiques ;*

*Que le PRDD a été complété et intègre un chapitre relatif au développement de l'offre industrielle ;*

*Que cette notion inclut une série d'activités entrant dans la chaîne de valeurs industrielles, tenant compte des mutations en cours telles que la transition circulaire ou encore la digitalisation et la robotisation ;*

*Que le PRDD prévoit le développement d'un pôle de compétitivité dédié à la logistique sur le site de Schaarbeek-Formation ; qu'il dédie un pôle de compétitivité à connaissance et au numérique sur l'axe Reyers-Général Jacques et le site ULB-VUB ;*

samenwerking met de UCL en te vestigen langs de as van de Woluwe/Zaventemlaan;

Dat zij benadrukken dat de vele partnerschappen met de economische partijen, hogescholen en opleidingscentra, onderzoeksinstellingen en gewestelijke bedrijvenincubator (Brussels Life Sciences Incubator), evenals verschillende academische en klinische projecten (onder andere het Ziekenhuisplan 2025) dit verzoek om oprichting van een competitiviteitspool rechtvaardigen en dit aan te merken als een prioritaire ontwikkelingspool;

Overwegende dat de GOC de vragen van enkele reclamanten steunt om nieuwe competitiviteitspools op te richten en de implicaties daarvan te bestuderen:

Een R&D-pool rond 'nieuwe materialen, energiebesparing en nieuwe digitale productieprocessen (bijvoorbeeld robotica, 3D-printen, prototypes maken, ...);

Een pool die op biomedisch, farmaceutisch en nanotechnologisch gebied moet worden ontwikkeld;

*Overwegende dat de competitiviteitspools in een benadering van adviesverstrekking en partnerschap bedrijven, opleidingscentra en onderzoekseenheden zullen groeperen; dat hun doel zal bestaan uit het op welbepaalde activiteitensectoren concentreren van middelen en energie; dat deze concentratie van middelen zal kunnen dienen voor de ontwikkeling van nieuwe economische sectoren;*

*Dat het GPDO werd aangevuld en een hoofdstuk bevat over de ontwikkeling van het industrieel aanbod;*

*Dat dit begrip een hele reeks activiteiten omvat van de industriële waardeketen, rekening houdend met de huidige mutaties zoals de circulaire transitie of de digitalisering en robotisering;*

*Dat het GPDO de ontwikkeling voorziet van een competitiviteitspool gewijd aan de logistiek op de site van Schaarbeek-Vorming; dat het een competitiviteitspool wijdt aan kennis en digitalisering op de as Reyers-Generaal Jacques en de site ULB-VUB;*

*Que les pôles de compétitivités listés au PRDD constituent les priorités du Gouvernement ; que cette liste n'est cependant pas exhaustive et que d'autres pôles de compétitivité pourront voir le jour, le cas échéant, si cela s'avère pertinent ;*

*Dat de Regering prioriteit geeft aan de competitiviteitspolen die zijn aangegeven in het GPDO; dat deze lijst echter niet beperkend is en dat andere competitiviteitspolen kunnen worden opgericht wanneer dat relevant is;*

### 1.7 Soutenir une économie de proximité

Considérant que les Communes de Woluwe-St-Pierre et Ganshoren soutiennent cette démarche ;  
Considérant que le Conseil économique et social (CESRBC) s'interroge quant aux éléments couverts par la notion d'« économie de proximité » et aux secteurs qui sont concernés par cette notion.

Considérant qu'un réclamant estime qu'il manque une vision relative à une synergie entre les commerces, l'espace public, la mobilité et le tourisme ;

Considérant que ces réclamants dont le CESRBC et la Commune d'Uccle soutiennent la proposition du projet de PRDD d'adapter le PRAS pour tenir compte de la nécessité du déploiement de l'économie de proximité ;

Que des réclamants ainsi que le CESRBC s'interrogent de plus de la manière dont le PRAS sera modifié en faveur de l'économie de proximité et quels outils seront mobilisés.

Considérant que des réclamants dont la Commune d'Ixelles demandent à ce que les liserés de noyaux commerciaux soient mis à jour ;

Qu'une proposition de modification consiste en :

- La mise en noyau d'identité locale et liseré de noyau commercial, la place Jean Rey ;
- L'extension du noyau d'identité locale de la rue Froissart à la place Jourdan et au rond-point Schuman ;
- La mise en liseré de noyau commercial la rue de la Loi et de la rue Belliard sur toute leur longueur depuis la Petite Ceinture jusqu'à la chaussée d'Etterbeek ;

Considérant que la Commune de Watermael-Boitsfort demande :

Que les zones couvertes par les Pôles relais de deuxième couronne à Watermael-Boitsfort englobent parfaitement les liserés commerciaux définis au PRAS (ex : place Andrée Payfa-Fosséprez, rue des Bégonias ... ) ;

### 1.7 Buurteconomie ondersteunen

Overwegende dat de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Ganshoren deze aanpak steunen;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad (ESRBHG) zich afvraagt welke elementen gedekt worden door het begrip 'buurteconomie' en op welke sectoren dit begrip betrekking heeft.

Overwegende dat een reclamant meent dat een visie ontbreekt over synergie tussen de handelszaken, de openbare ruimte, mobiliteit en toerisme;

Overwegende dat deze reclamanten, waaronder de ESRBHG en de gemeente Ukkel, het voorstel in het ontwerp van GPDO steunen om het GBP aan te passen zodat rekening gehouden kan worden met de noodzaak van ontplooiing van de buurteconomie;

Dat reclamanten evenals de ESRBHG zich daarnaast afvragen hoe het GBP gewijzigd zal worden ten gunste van de buurteconomie en welke middelen daarvoor worden ingezet;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de gemeente Elsene, verzoeken om aanpassing van de linten van handelskernen;

Dat een wijzigingsvoorstel bestaat uit:

- het als kern met plaatselijke identiteit en rand van de handelskern aanwijzen van het Jean Reyplein;
- uitbreiding van de lokale identiteitskern van de Froissartstraat naar het Jourdanplein en het Robert Schumanplein;
- Aanwijzing als lint van handelskern van de Wetstraat en de Belliardstraat over hun hele lengte vanaf de Kleine Ring tot aan de Etterbeeksesteenweg;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde verzoekt om:

de gebieden die gedekt worden door de verbindingspolen van de tweede kroon in Watermaal-Bosvoorde precies de in het GBP gedefinieerde handelsgebieden te laten omvatten (bv.:           Andrée           Payfa-Fosséprezplein,

Que compte-tenu de la densification des quartiers, de créer un noyau local au Dries, dans le quartier Duc/Pinson et un dans le quartier Archiducs et de modifier le PRAS en ce sens ;

Considérant qu'un réclamant demande que la place Jean Rey soit reprise comme noyau d'identité locale ;

Considérant que des réclamants dont le CESRBC et la Commune de Ganshoren demandent quelles seront les mesures de soutien à l'économie de proximité et quels sont les obstacles actuels ?

Qu'il y lieu de compléter le texte du PRDD en ce sens;

Considérant qu'un réclamant estime nécessaire de lancer un soutien méthodologique et financier pour créer des liens entre le commerce local et le tourisme (ex.Basilique, Aquarium, village du chocolat à Koekelberg) ;

Considérant qu'un réclamant, suggère d'introduire une « monnaie locale (titres-repas, service) pour le paiement dans les petits commerces de proximité et d'y autoriser des heures d'ouverture décalées ;

Qu'une meilleure gestion des licences permettrait d'avoir de vrais petits commerces locaux variés et pas des franchisés ;

Considérant que des réclamants dont le CESRBC estiment que les objectifs économiques du PREC doivent être pris en compte, e.a. (la production locale et l'emploi local qu'il s'agit d'encourager);

Qu'ils estiment, en effet, que la résilience économique de la RBC repose sur des chaînes d'économie locale, plutôt que sur des secteurs économiques soumis à la concurrence des grandes villes ;

Considérant que des réclamants estiment que le PRDD devrait souligner que la force économique de la région repose autant sur les PME locales que sur les fonctions internationales ;

Considérant qu'un réclamant estime que redynamiser la rue Vekemans et le marché de la place Peter Benoît lui semble prioritaire au développement d'un nouveau centre commercial au Heysel ;

Begoniastraat...);

en om gelet op de verdichting van de wijken een plaatselijke kern te creëren in de Dries, in de wijk Duc/Pinson en een in de wijk Aartshertogen en het GBP in die zin te wijzigen;

Overwegende dat een reclamant vraagt om het Jean Reyplein op te nemen als lokale identiteitskern;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de ESRBHG en de gemeente Ganshoren, vragen welke ondersteunende maatregelen getroffen worden voor de buurteconomie en wat nu de obstakels zijn?

Dat er reden is om de tekst van het GPDO op dit punt aan te vullen;

Overwegende dat een reclamant het nodig acht om structurele, financiële steun te bieden om banden te creëren tussen de plaatselijke handel en het toerisme (bv. Basiliek, Aquarium, chocolademuseum Koekelberg);

Overwegende dat een reclamant voorstelt om een 'lokale munt' in te voeren (maaltijd/dienstencheque) voor betaling in kleine handelszaken in de buurt en daarvoor ruimere openingstijden toe te staan;

Dat een beter vergunningenbeheer ervoor zou zorgen dat er een afwisseling ontstaat met echte kleine plaatselijke handelszaken in plaats van franchiseketens;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de ESRBHG, menen dat de economische doelstellingen van het GPCE meegewogen moeten worden, zoals (plaatselijke productie en plaatselijke werkgelegenheid die aangemoedigd moeten worden);

Dat zij namelijk menen dat de economische veerkracht van het BHG meer rust op de schakels van de plaatselijke economie dan op de economische sectoren waarin andere grote steden concurreren;

Overwegende dat meerdere reclamanten menen dat het GPDO zou moeten benadrukken dat de economische kracht van het Gewest zowel te danken is aan de plaatselijke kmo's als aan de internationale functies;

Overwegende dat een reclamant meent dat het terugbrengen van de dynamiek in de Vekemansstraat en de markt op het Peter Benoîtplein prioriteit moet krijgen op de ontwikkeling van een nieuw winkelcentrum aan de Heizel;

Considérant que des Communes dont Saint Gilles, Uccle, demandent à ce que l'action d'Atrium sur les noyaux commerciaux existants soit renforcée ;

Que cela permettra de garantir la variété des commerces dans les noyaux existants de même que les enseignes de qualité ;

Considérant que la commune de Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles craignent, en effet, que les nouveaux pôles commerciaux prévus (Néo, ...) ne portent atteinte à l'attractivité commerciale des noyaux anciens;

Considérant que d'autres réclamants dont la Ville de Bruxelles, estiment qu'il faut renforcer les noyaux existants et soutenir le commerce du centre-ville, garant de l'économie locale, de la qualité de vie des quartiers, d'une meilleure mobilité ;

Considérant que la Commune de Ganshoren réitère sa demande d'une étude de réaménagement de façade à façade de l'avenue Charles Quint indispensable pour la mise en valeur de la zone reprise en liseré de noyau commercial - pôle de relais de deuxième couronne ;

Considérant qu'un réclamant demande que les « contrats de quartiers » puissent limiter le type de commerces par zone ;

Considérant que des réclamants dont la Commune de Woluwe-St-Pierre estiment que les communes doivent pouvoir avoir une meilleure maîtrise sur le choix des commerces qui occupent les cellules commerciales et que le remplacement des cellules se fasse plus rapidement ;

Qu'ainsi un travail doit être fait en ce sens ;

Considérant qu'un réclamant demande qu'une priorité soit donnée aux petits commerces existants en prévoyant leur intégration dans les projets de grands centres commerciaux ;

Considérant qu'un réclamant estime que pour un respect de la qualité de vie, il vaudrait mieux recréer, dans toute la région, un tissu de proximité comprenant toute l'infrastructure notamment économique, de logement, scolaire, administrative, hospitalière et de mobilité nécessaire à un développement normal, harmonieux et humain ;

Qu'une concentration et une densité maximum sur les quelques sites choisis vont devenir des endroits inhumains, peu viables et peu sécurisés, entraînant d'énormes problèmes de mobilité vers ces sites ;

Overwegende dat onder andere de gemeenten Sint-Gillis en Ukkel verzoeken dat Atrium actiever aan de slag gaat met de bestaande handelskernen; Dit kan zorgen voor afwisseling in de handelszaken in de bestaande kernen, evenals voor kwaliteitsvolle winkels;

Overwegende dat immers de gemeente Sint-Gillis en de Stad Brussel menen dat de nieuwe geplande handelskernen (zoals NEO) nadelig zijn voor de commerciële aantrekkingskracht van de oude kernen;

Overwegende dat andere reclamanten, waaronder de gemeente Brussel, menen dat de bestaande kernen versterkt moeten worden en de handelszaken in het centrum gesteund moeten worden. Deze waarborgen immers de plaatselijke economie, de leefkwaliteit in de wijken en een betere mobiliteit;

Overwegende dat de gemeente Ganshoren haar verzoek herhaalt om een onderzoek naar de volledige herinrichting van de Keizer Karellaan, onmisbaar voor de waardering van het als handelskern aangemerkte gebied - verbindingspool van de tweede kroon;

Overwegende dat een reclamant verzoekt dat de 'wijkcontracten' het type handelszaak per gebied kunnen beperken;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, menen dat de gemeenten meer te zeggen moeten hebben over de keuze van de handelszaken in de bedrijfsruimten en dat de vervanging daarvan sneller moet gebeuren;

Dat hieraan gewerkt moet worden;

Overwegende dat een reclamant verzoekt om prioriteit te geven aan kleine bestaande handelszaken en te zorgen voor integratie daarvan in de plannen voor grote winkelcentra;

Overwegende dat een reclamant meent dat het voor de leefkwaliteit beter zou zijn om in het hele Gewest weer een lokaal weefsel te creëren met een volledige infrastructuur, met name op economisch gebied, met betrekking tot huisvesting, scholen, administratie, ziekenhuizen en mobiliteit, die nodig is voor een normale, harmonieuze en menselijke ontwikkeling;

Dat een concentratie en maximale verdichting op de enkele gekozen locaties zorgen voor onmenselijke, nauwelijks leefbare en veilige plekken, die enorme mobiliteitsproblemen meebrengen;

*Considérant que le Gouvernement entreprendra une modification du PRAS à la suite de l'adoption du PRDD ; que cette modification portera entre autre sur la mise à jour des liserés de noyaux commerciaux ; que des études ainsi que le schéma de développement commercial constitueront une des sources d'analyse de cette mise à jour ;*

*Que la mise à jour du PRAS devra intégrer la nouvelle notion de noyaux d'identité locale ;*

*Que le PRDD reconnaît que la croissance économique en RBC repose sur un volet exogène d'une part (économie en lien avec l'international) et sur un volet endogène d'autre part (économie liée à la population résidente et sur l'économie urbaine) ; que ces deux volets du développement économique régional sont complémentaires et s'alimentent l'un l'autre ; qu'ainsi le commerce local et le tourisme sont liés, l'un alimentant l'autre ; qu'ainsi le PRDD reconnaît l'importance tant des PME qui forment le tissu de l'économie urbaine, que des fonctions internationales ;*

*Que le PRDD affirme son soutien aux commerces existants ; qu'il défend l'idée de promouvoir les noyaux commerciaux existants ; que la création de nouveaux projets commerciaux doit s'envisager dans le cadre du renforcement des pôles de commerces existants ;*

*Que le contrat de quartier n'est pas l'outil adéquat pour limiter le développement des commerces ; Que cette régulation passe plutôt par la voie des plans réglementaires ;*

*Que la notion de noyaux d'identité locale (NIL) est une notion développée par l'Axe 2 ; Que les NIL sont l'élément structurant de la ville de proximité ;*

*Qu'ils répondent à plusieurs critères et logiques complémentaires tels que :*

- centres anciens définis par le Plan Régional de Développement de 1995,
- cœurs des liserés de noyaux commerciaux,
- lieux où se tiennent des marchés,
- présence d'équipements importants ou d'ensemble d'équipements importants,
- présence de la maison communale,

*Overwegende dat de Regering naar aanleiding van de goedkeuring van het GPDO zal overgaan tot de wijziging van het GBP; dat deze wijziging onder andere zal gaan over de actualisering van de linten van de handelskernen; dat zowel studies als het commercieel ontwikkelingschema tot de analysebronnen voor deze actualisering zullen behoren;*

*Dat de actualisering van het GBP het nieuwe begrip "lokale identiteitskern" zal moeten integreren;*

*Dat het GPDO erkent dat de economische groei in het BHG steunt op een exogeen luik enerzijds (economie gekoppeld aan het internationale) en op een endogeen luik anderzijds (economie gekoppeld aan de woonbevolking en aan de stedelijke economie); dat deze twee luiken van de gewestelijke economische ontwikkeling elkaar aanvullen en elkaar voeden; dat zodoende de lokale handel en het toerisme onderling verbonden zijn en elkaar voeden; dat het GPDO daarom het belang van zowel de kmo's die het economisch weefsel vormen, als dat van de internationale functies erkent;*

*Dat het GPDO zijn steun aan de bestaande handelszaken bevestigt; dat het voorstander is van het idee om de bestaande handelskernen te promoten; dat het creëren van nieuwe commerciële projecten moet worden beoogd in het kader van het versterken van de bestaande handelspolen;*

*Dat het buurtcontract niet het gepaste instrument is om de ontwikkeling van handelszaken te begrenzen; dat deze regelgeving eerder door middel van reglementaire plannen moet gebeuren;*

*Dat het begrip Lokale identiteitskern (LIK) een begrip is dat door Pijler 2 werd uitgewerkt; Dat de LIK's het structurerend element van de buurtstad vormen;*

*Dat ze beantwoorden aan meerdere criteria en complementaire logica's zoals:*

- oude centra die gedefinieerd zijn door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995,
- harten van de linten van de handelskernen,
- plaatsen waar markten worden gehouden,
- aanwezigheid van grote voorzieningen of een geheel van grote voorzieningen,
- aanwezigheid van het gemeentehuis,

- *espace public ou un espace vert important en termes d'usage par les habitants ;*

*Que les rues Dries, Archiducs et Jean Rey ne répondent pas à ces critères ; qu'ils se trouvent à proximité d'autres NIL et entre autres ceux de la rue Jourdan et de la chaussée d'Etterbeek pour la rue Jean Rey, ceux de la Place Pinoy, de la Place Keym et de la Place Wiener pour les rues Dries et Archiducs ;*

*Que les communes peuvent édicter des règlements communaux pour encadrer certains types de commerces ; que certains commerces sont soumis à permis d'environnement ainsi qu'à études ou rapport d'incidences ; que ces outils visent à améliorer l'insertion des commerces au sein des quartiers ;*

*Qu'un des principes moteurs du PRDD est la création de la ville de proximité ; qu'il met en place une série de politiques, au travers de ses différents Axes, pour atteindre cet objectif ;*

*Que, par ailleurs, le PRDD a été complété dans le but de clarifier la portée de l'économie de proximité et de mettre en avant les nouvelles formes de travail et d'emploi associées à cette économie, dont le secteur des entreprises sociales entre autres ;*

### 1.8. Renforcer l'armature logistique

#### **1.8.1. le pôle portuaire**

Considérant que le Conseil économique et social (CESRBC) demande que le périmètre envisagé pour la zone portuaire soit revu.

Qu'il estime, en effet, qu'il pourrait être opportun de comprendre la zone portuaire comme s'étendant au-delà du pont Van Praet (considérer cette zone comme s'étendant jusqu'au pont des armateurs).

Considérant que le Port de Bruxelles se réjouit de la volonté de renforcer l'armature logistique ;

Considérant que le Port de Bruxelles insiste sur le maintien et le renforcement des zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT) actuellement définies dans le PRAS démographique ;

- *openbare ruimte of een groene ruimte die belangrijk is omdat ze door de buurtbewoners wordt gebruikt;*

*Dat de Driesstraat, de Aartshertogenstraat en de Jean Reystraat niet beantwoorden aan deze criteria; dat ze gelegen zijn in de buurt van andere LIK's en onder andere deze van de Jourdanstraat en de Etterbeeksesteenweg voor de Jean Reystraat, deze van het Pinoyplein, het Keymplein en het Wienerplein voor de Driesstraat en de Aartshertogenstraat;*

*Dat de gemeenten reglementen kunnen uitvaardigen om bepaalde types van handelszaken te omkaderen; dat bepaalde handelszaken onderworpen zijn aan een milieuvergunning en aan effectenstudies- of verslagen; dat deze instrumenten ervoor moeten zorgen dat handelszaken beter in de buurten worden ingeschakeld;*

*Dat het creëren van een buurtstad een van de drijfkrachten van het GPDO is; dat het GPDO aan de hand van zijn verschillende Pijlers een reeks beleidslijnen instelt om deze doelstelling te bereiken;*

*Dat het GPDO bovendien werd aangevuld om de reikwijdte van de buurteconomie te verduidelijken en de nieuwe arbeids- en tewerkstellingsvormen te benadrukken die met deze economie verbonden zijn, waaronder onder meer de sector van de sociale ondernemingen;*

### 1.8. De logistieke structuur versterken

#### **1.8.1 de haven**

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad (ESRBHG) verzoekt om de beoogde perimeter voor het havengebied te herzien.

Dat de Raad van mening is dat het opportuun kan zijn om het gebied tot voorbij de Van Praetbrug te beschouwen als havengebied (om dit gebied tot aan de Redersbrug te beschouwen als havengebied).

Overwegende dat de Haven van Brussel verheugd is over de wens om de logistieke structuur te versterken;

Overwegende dat de Haven van Brussel aandringt op handhaving en versterking van de Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (GHV) die nu gedefinieerd zijn in het demografische GBP;

Considérant que le Port de Bruxelles estime que le logement prévu au bassin Vergote est incompatible avec les prescrits du PRAS relatifs à ce type de zone et ne ferait qu'augmenter les problèmes de mobilité qui sont déjà très importants aujourd'hui ;

Qu'il rappelle, ainsi qu'un autre réclamant, l'importance de maintenir et de préserver au bassin Vergote l'accueil des entreprises portuaires dont le Centre de Transbordement urbain et qu'il y aurait lieu de le mentionner explicitement au PRDD;

Considérant que la Port de Bruxelles apprécie les actions proposées du PRDD cf ce qui est prévu dans leur contrat de gestion ;

Considérant que le Vlaams Brabant souligne le développement des activités économiques le long du Canal et que les administrations des « Waterwegen en Zeekanaal » ont déjà fait de gros efforts d'aménagement de leur côté,

Que le Brabant flamand s'interroge si la RBC a prévu de rehausser les ponts alors qu'un élargissement et une augmentation de la profondeur sont aussi nécessaires ;

Considérant que la CRD appuie le Port de Bruxelles lorsqu'il approuve la volonté de renforcer l'armature logistique ;

Qu'elle l'appuie, de même, lorsqu'il insiste sur le maintien et le renforcement des zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT) et sur l'importance de maintenir et de réserver en majeure partie au bassin Vergote les entreprises portuaires (CTU) ;

Que la CRD souligne que l'avenir du Port de Bruxelles mérite, par ses intérêts communs et dans l'esprit de la 6ème Réforme de l'Etat, une discussion interrégionale et métropolitaine ;

Qu'elle souligne ainsi l'initiative de Top Noordrand et ses conclusions constructives qu'il s'agirait de reprendre au PRDD ;

Qu'elle approuve les remarques émises par le secteur professionnel. Elle estime en effet que les idées développées sont importantes pour l'avenir de la Région ;

Que la CRD souligne cependant qu'il faut développer un projet de ville plus intégré

Overwegende dat de Haven van Brussel meent dat de in het Vergotedok geplande huisvesting niet verenigbaar is met de voorschriften van het GBP voor dit soort gebieden en de nu al zeer grote problemen met de mobiliteit alleen maar verergert;

Dat deze, evenals een andere eiser, herinnert aan het belang om het Vergotedok te handhaven en te reserveren voor havenbedrijven zoals het stedelijk overslagplatform (CTU) en dat er een goede reden is om het expliciet te noemen in het GPDO;

Overwegende dat de Haven van Brussel de in het GPDO voorgestelde acties overeenkomstig hetgeen is vastgelegd in zijn beheersovereenkomst waardeert;

Overwegende dat Vlaams-Brabant de ontwikkeling van economische activiteiten langs het kanaal benadrukt en dat de besturen van Waterwegen en Zeekanaal van hun kant al veel hebben gedaan aan de inrichting;

Dat Vlaams-Brabant zich afvraagt of het BHG rekening heeft gehouden met verhoging van de bruggen, terwijl verbreding en verdieping ook nodig zijn;

Overwegende dat de GOC de Haven van Brussel steunt die de wil om de logistieke structuur te versterken goedgekeurt.

Dat zij ook de Haven steunt wanneer deze aandringt op handhaving en versterking van de gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (GHV) en op het belang om het Vergotedok te handhaven en het grotendeels te reserveren voor havenbedrijven (CTU) .

Dat de GOC onderstreept dat de Haven van Brussel, door zijn gemeenschappelijke belangen en in de geest van de 6de Staatshervorming, intergewestelijk en metropolitaan overleg verdient.

Ze wijst op het initiatief Top Noordrand en op de constructieve conclusies ervan die in het GPDO zouden moeten staan.

Ze keurt de opmerkingen van de beroepssector goed. Ze vindt immers dat de ideeën die erin aan bod komen belangrijk zijn voor de toekomst van het Gewest.

De Commissie onderstreept echter dat een meer geïntegreerd stadsproject ontwikkeld moet

reprenant ces pôles logistiques ;

Qu'elle renvoie ainsi à son avis sur l'axe 4 mobilité en ce qui concerne l'organisation de la logistique ;

*Considérant que le PRDD relève que la zone portuaire ouvre un accès fluvial sur la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers ;*

*Que cette vaste zone a pour vocation prioritaire d'accueillir des activités économiques d'envergure, en lien avec les fonctions fluviales ;*

*Que l'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir pour présenter une véritable alternative au transport routier et de ce fait désengorger la ville ;*

*Que le PRDD prévoit un renforcement de la zone portuaire au nord du pont Van Praet en rive gauche et en rive droite, de façon à accueillir de manière optimale les activités économiques non compatibles avec l'habitat, dans une logique de valorisation des mètres de quai ;*

*Qu'il prévoit que la partie centrale du canal (au sud de Van Praet) accueille, quant à elle, les activités économiques compatibles avec l'habitat, et qui utilisent la voie d'eau là où c'est possible ;*

*Quela rehaussement des ponts n'est pas à l'ordre du jour ;*

### **1.8.2. La plateforme logistique multimodale de Schaerbeek-Formation**

Considérant que le CESRBC demande que les actions développées dans le cadre du plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale soient intégrées et correctement articulées ;

*Considérant que l'Axe 4 du PRDD a été complété sur ce point ;*

### **1.8.3. Le développement de Centres de distribution**

worden, waarin deze logistieke polen een plaats krijgen.

Zij verwijst ook naar haar advies over pijler 4 mobiliteit voor wat de organisatie van de logistieke sector betreft.

*Overwegende dat het GPDO erop wijst dat het havengebied toegang tot de stad biedt via een waterweg die ervoor zorgt dat Brussel wordt opgenomen in het netwerk van de Westeuropese bevaarbare waterwegen en er in het bijzonder voor zorgt dat Brussel een verbinding heeft met de haven van Antwerpen;*

*Dat deze uitgestrekte zone de prioritaair bedoeld is om plaats te bieden aan grootschalige economische activiteiten, gekoppeld aan waterwegfuncties;*

*Dat men de bevoorrading via de haven in de toekomst zou moeten uitbreiden om een daadwerkelijk alternatief voor het wegvervoer te bieden en dat men door dit feit de stad verlost van verkeersopstoppingen;*

*Dat het GPDO een versterking van het havengebied voorziet ten noorden van de Van Praetbrug, op de linker- en de rechteroever, namelijk door toch op optimale wijze de met de habitat niet-verenigbare economische activiteiten te onthalen volgens een benuttingslogica van de kademers.*

*Dat het voorziet dat het middengedeelte van het kanaal (ten zuiden van Van Praet) van zijn kant economische activiteiten onthaalt die verenigbaar zijn met de habitat en die, daar waar mogelijk, de waterweg gebruiken;*

*Dat het verhogen van de bruggen niet op de agenda staat;*

### **1.8.2 Het multimodale logistieke platform in Schaerbeek-Vorming**

Overwegende dat de ESRBHG verzoekt om de acties die ontwikkeld zijn in het kader van het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest geïntegreerd en goed aangegeven worden;

*Overwegende dat Pijler 4 van het GPDO op dit punt werd aangevuld;*

### **1.8.3 Ontwikkeling van Stedelijke**



**urbaine (CDU)****Demande de vision sur la question de logistique et distribution urbaine**

Considérant que le Gouvernement flamand estime nécessaire d'avoir une politique plus claire en termes de contenu et d'ambitions pour le système logistique métropolitain et sur la distribution urbaine (avec une mobilité durable) ;

Que ce réclamant s'interroge pourquoi le PRDD ne mentionne pas Schaarbeek Formation dans la liste?

Considérant qu'un réclamant estime qu'il conviendrait de mieux répartir les CDU sur l'ensemble de la Région (et pas seulement au canal) ;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur les conséquences en mobilité des CDU :

- si l'après transport a été suffisamment pensé ?
- si un nombre limité de CDUs est suffisant
- si ces CDUs ne doivent pas être complétés par des hubs logistiques, genre citydépôts ?

Considérant que le Port de Bruxelles se réjouit que le PRDD reconnaisse le centre TIR comme CDU ainsi que celui de Schaarbeek Formation qui sont des soutiens à l'action du Port ;

Considérant que le Port demande de ne pas confondre CDU (centre de distribution urbain et CTU (centre de transbordement urbain) ;

Qu'il souhaite que les 2 CTU existants (Biestbroeck et Vergote) soient intégrés dans le projet de PRDD ;

Que par ailleurs le Port informe qu'il prévoit des Points de Transbordement Urbain (PTU), zones de livraison fluviale le long du canal, à l'instar de zones de livraison traditionnelles dans les rues commerçantes ;

Considérant que la CRD rappelle ici le besoin de faire le lien à faire avec l'axe 4 sur la mobilité. Elle renvoie à son avis sur l'organisation de la logistique repris dans cet axe ;

Qu'elle souligne, à cet égard, les besoins d'infrastructures liées au développement des nouvelles formes de commerce (E-commerce, etc...);

**Distributiecentra (SDC)****Verzoek om een visie op de logistiek en de distributie in de stad**

Overwegende dat de Vlaamse Regering een duidelijker beleid nodig acht ten aanzien van de inhoud en de ambities voor het grootstedelijke logistieke systeem en de distributie in de stad (met duurzame mobiliteit);

Dat deze reclamant zich afvraagt waarom Schaarbeek-Vorming niet voorkomt op de lijst van het GPDO?

Overwegende dat een reclamant meent dat het beter zou zijn om de SDC's te verspreiden over het hele Gewest (en niet alleen bij het kanaal);

Overwegende dat een reclamant zich ten aanzien van de gevolgen voor de mobiliteit van de SDC's afvraagt:

- of over het natransport voldoende nagedacht is;
- of een beperkt aantal SDC's volstaat;
- of de SDC's niet moeten worden aangevuld met logistieke hubs, zoals citydepots.

Overwegende dat de Haven van Brussel verheugd is dat het GPDO het TIR-centrum erkent als SDC en ook dat van Schaarbeek-Vorming; deze ondersteunen de activiteiten in de haven;

Overwegende dat de Haven vraagt om de SDC (Stedelijke distributiecentra) niet te verwarren met de SOC (Stedelijke Overslagcentra);

Dat hij wenst dat de 2 bestaande SOC's (Biestbroeck en Vergote) worden geïntegreerd in het ontwerp van GPDO;

Dat de Haven bovendien laat weten, Stedelijke Overslagpunten (SOP) te voorzien, zones voor leveringen langs het kanaal, net zoals de traditionele leveringszones in de winkelstraten;

De Commissie verwijst hier de nood om een verband te leggen met pijler 4 over mobiliteit, in het bijzonder haar advies over de organisatie van de logistiek.

Zij onderstreept hierbij de noden aan infrastructuur die samengaan met de ontwikkeling van nieuwe vormen van handeldrijven (bv. E-commerce, enz.).

Que la CRD soutient la demande du Port de reprendre les 2 CTU existants (Bistebroek et Vergote) dans le projet de PRDD ;

Elle demande de prendre en compte le fait que le Port prévoit des Points de Transbordement Urbain (PTU), zones de livraison fluviale le long du canal ;

*Considérant qu'au niveau international, Bruxelles est au cœur des grands flux de marchandises (générés par la Région ou simplement en transit), que celles-ci circulent par la route, le train ou la voie fluviale ; que ce secteur pourrait fortement évoluer dans les prochaines années ;*

*Qu'afin de s'y préparer et d'optimiser la chaîne logistique tout en limitant les nuisances locales, le PRDD garantit à court terme l'accès routier international et national jusqu'aux centres logistiques dans lesquels les flux seront regroupés et dirigés vers le mode de transport le plus approprié ;*

*Qu'au niveau du système logistique au niveau métropolitain, le PRDD considère la problématique de la logistique comme un élément important de la mobilité (flux, expansion des mouvements et du nombre d'opérateurs,) mais également de la vie économique régionale ; qu'il plaide donc pour son développement structuré, en concordance avec les ambitions régionales ;*

*Que l'objectif du PRDD est de tendre vers un approvisionnement plus efficace, plus intelligent et plus propre de la Région en travaillant en partenariat avec les différents acteurs ;*

*Que ces principes impliquent la mise en place progressive d'une structure de distribution interne à la Région et une planification territoriale adaptée permettant un développement intégré des activités de distribution et de stockage ;*

*Que la morphologie de la Région de Bruxelles-Capitale conduit à envisager plusieurs aires logistiques pour assurer la distribution urbaine ;*

*Que ces aires de distribution constituent les*

De Commissie steunt de vraag van de Haven om de 2 bestaande SOC's (Biestebroek en Vergote) te integreren in het ontwerp van GPDO;

Ze vraagt rekening te houden met het feit dat de Haven Stedelijke Overslagpunten (SOP) voorziet, zones voor watergebonden leveringen langs het kanaal.

*Overwegende dat Brussel op internationaal niveau de kern vormt van het grote handelsverkeer (gegenereerd door het Gewest of gewoon in doorvoer), dat dit via de weg, de spoorwegen of de waterwegen circuleert; Dat deze sector in de komende jaren sterk zou kunnen evolueren;*

*Dat het GPDO, met de bedoeling zich erop voor te bereiden en de logistieke keten te optimaliseren en tegelijkertijd de plaatselijke hinder te beperken, op korte termijn de toegang van internationaal en nationaal wegvervoer garandeert tot in de logistieke centra waar men het handelsverkeer dan zou hergroeperen en doorsturen naar het meest gepaste vervoermiddel;*

*Dat het GPDO betreffende het logistieke systeem op grootstedelijk niveau de problematiek van de logistiek beschouwt als een belangrijk element van de mobiliteit, goederenstromen, expansie van de bewegingen en van het aantal operatoren), maar ook van het gewestelijk economisch leven; dat het dus pleit voor zijn gestructureerde ontwikkeling in overeenstemming met de gewestelijke ambities;*

*Dat het GPDO ernaar streeft te neigen naar een efficiëntere, intelligentere en properdere bevoorrading van het Gewest, dankzij een samenwerking in partnerschap met de verschillende spelers;*

*Dat deze beginselen de geleidelijke invoering impliceren van een interne distributiestructuur in het Gewest en een aangepaste territoriale planning die een geïntegreerde ontwikkeling van de distributie- en opslagactiviteiten mogelijk maakt;*

*Dat de morfologie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ertoe leidt dat men meerdere logistieke gebieden beoogt om voor de stedelijke distributie te zorgen;*

*Dat deze distributiegebieden "haltes" zijn die per*

*« relais » garantissant par zone, la mutualisation avant distribution finale et ainsi optimisent les déplacements ;*

*Que des études de l'ULB et de la VUB ont montré l'intérêt pour une distribution urbaine efficace et durable couvrant toute la Région, d'avoir des centres d'échanges logistiques basés au Nord, au Sud et à l'Est du territoire ; que ces centres de distribution gagnent à être localisés le long de la voie d'eau et/ou d'une voie de chemin de fer pour promouvoir ces modes et mutualiser les infrastructures de ces activités à faible rentabilité ;*

*Que ces centres d'échanges logistiques pourront également voir le jour sous forme de plateformes multi-usages, adaptées au contexte urbain, permettant notamment de transborder des marchandises et des biens de consommation courante palettisés mais également des bigbags (utilisés pour le transport de déchets de construction) ou de petits conteneurs ;*

*Que le PRDD prévoit que le bassin Vergote maintiendra, quant à lui, sa vocation portuaire et économique, tout en travaillant son intégration qualitative et durable dans la ville, avec notamment l'aménagement de deux terrasses publiques aux extrémités Nord et Sud ; Qu'il prévoit également que les entreprises présentent au Quai Beco déménagent prochainement pour venir s'implanter dans le Village de la Construction le long de ce bassin ; Qu'une place centrale y sera donc accordée au transport fluvial ;*

*zone de aan de einddistributie voorafgaande bundeling vormen en zodoende de verplaatsingen optimaliseren;*

*Dat studies van de ULB en de VUB het belang hebben aangetoond van een efficiënte en duurzame stedelijke distributie die het hele Gewest dekt, van het hebben van logistieke uitwisselingscentra in het noorden, het zuiden en het oosten van het grondgebied; dat het in het voordeel is van deze logistieke centra dat ze gevestigd zijn aan de waterweg en/of aan een spoorweg, om deze vervoerwijzen te promoten en om de infrastructuur van deze activiteiten met een lage rentabiliteit te bundelen;*

*Dat deze logistieke uitwisselingscentra ook kunnen worden gecreëerd in de vorm van platformen met multigebruiken, afgestemd op de stedelijke context, die meer bepaald de mogelijkheid bieden voor het overladen van goederen en courante op paletten verpakte consumptiegoederen, maar ook bigbags (gebruikt voor het vervoer van bouwafval) of kleine containers;*

*Dat het GPDO voorziet dat het Vergotedok zijn economische roeping als haven zal behouden en tegelijkertijd zal werken aan zijn kwaliteitsvolle en duurzame integratie in de stad, met in het bijzonder de aanleg van twee nieuwe openbare terrassen aan de noordelijke en zuidelijke uiteinden;*

*Dat het ook voorziet dat de aan de Beco kade aanwezige bedrijven binnenkort verhuizen om zich in het Bouwmaterialendorp aan dit dok te vestigen; Dat daar dus een centrale plaats aan het scheepvaartvervoer zal worden gegeven;*

**Demande de précision : implantation / activités portuaires / CDU**

### *Batelage*

Considérant que le Port de Bruxelles demande des éclaircissements sur certains points (cf. comme : l'implantation d'un CDU au bassin de Batelage, le maintien des activités dans la zone portuaire actuelle, les pistes cyclables, ...);

Que par ailleurs, le Port s'interroge sur la localisation d'un CDU au bassin de Batelage, alors

**Verzoek om toelichting: inplanting / havenactiviteiten / SDC**

### *Schipperij*

Overwegende dat de Haven van Brussel om opheldering verzoekt over enkele punten (zoals: vestiging van een SDC in het Schipperijdok, handhaving van activiteiten in het huidige havengebied, fietspaden...).

Dat de Haven zich daarnaast verwondert over de locatie van een SDC in het Schipperijdok, terwijl dit

que le Masterplan du Port et le Plan marchandises le prévoient au niveau du bassin de Biestebroeck ;

Qu'il semblerait qu'il y ait toujours eu une confusion entre le Bassin de Biestebroeck et le bassin de Batelage ;

qu'au cas où il n'y aurait pas de confusion, le Port indique que le sud de la rive droite du bassin de Batelage est actuellement une zone verte arborée et son aménagement en CDU risque de soulever de fortes oppositions de la part des riverains ;

Que par ailleurs le quai est encore à renforcer et les terrains à aménager ;

Considérant que la Commune d'Anderlecht estime qu'il y a lieu de limiter le développement du CDU à Biestebroeck, pour ne pas gêner la cohabitation avec les autres fonctions urbaines ;

Que par ailleurs, un symbole CTU et non CDU devrait figurer au centre de la zone « Bassin de Biestebroeck » ;

Que sur la version actuelle de la carte, le symbole CTU et CDU est situé en bordure sud, de l'autre côté du pont et en dehors de la zone où des nouveaux quais ont été aménagés ;

Considérant qu'un réclamant rappelle que le PPAS Biestebroeck ne prévoit pas de Centre de distribution urbaine (CDU) mais bien un Centre de Transbordement urbain (CTU) sur le bassin de Biestebroeck ;

Considérant que le Port souhaite que les cartes suivantes soient modifiées afin que soit tenu compte des remarques ci-dessus : carte 5 : pas de CDU au bassin de Batelage et intégration des CTU ;

Considérant que la Société d'Aménagement Urbain (SAU), ainsi que le Port de Bruxelles demandent de lever l'incohérence sur la zone du quai de Batelage dans la version FR et la zone du quai de Batelage et du quai de Biestebroeck dans la version NL. Sur la carte de Logistique urbaine, le point dénommé « quai de Biestebroeck » est placé sur la zone du bassin de Batelage ;

Considérant que la CRD soutient la demande de modifier les cartes suivantes, afin que soit tenu compte des remarques ci-dessus : carte 5 : pas de CDU au bassin de Batelage, mais bien à Biestebroeck et intégration des CTU ;

volgens het Masterplan voor de Haven en het Goederenplan ter hoogte van het Biestebroekdok zou komen;

Dat er blijkbaar nog altijd verwarring bestaat rond het Biestebroekdok en het Schipperijdok;

Dat voor het geval er geen verwarring is, de Haven erop wijst dat het zuiden van de rechteroever van het Schipperijdok momenteel een groene zone met bomen is, waarvan de inrichting in SDC op hevige verzet van de omwonenden dreigt te stuiten;

Dat de kaai ook nog moet worden verstevigd en de terreinen ingericht;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht meent dat er reden is om de ontwikkeling van het SDC in Biestebroek te beperken om het naast elkaar bestaan van andere stedelijke functies niet te hinderen;

Dat er overigens te midden van de zone "Biestebroekdok" het symbool SOC moet staan en niet SDC;

Dat op de huidige versie van de kaart het symbool SOC en SDC aan de zuidelijke rand gelegen is, aan de andere kant van de brug en buiten de zone waar nieuwe kaaien worden ingericht;

Overwegende dat een reclamant eraan herinnert dat het BBP Biestebroek niet voorziet in een Stedelijk distributiecentrum (SDC), maar wel in een Stedelijk overslagcentrum (SOC) in het Biestebroekdok;

Overwegende dat de Haven wenst dat de volgende kaarten worden gewijzigd, zodat rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen: kaart 5: geen SDC aan het Schipperijdok en integratie van de SOC's;

Overwegende dat de Maatschappij voor Stedelijke inrichting (MSI) en de Haven van Brussel verzoeken om de incoherentie weg te nemen voor het gebied van de Schipperijkaai in de Franse versie en het gebied van de Schipperijkaai en de Biestebroekkaai in de Nederlandse versie. Op de kaart van de stedelijke logistiek is het punt 'Biestebroekkaai' geplaatst in de zone van het Schipperijdok.

De Commissie steunt de vraag om de volgende kaarten te wijzigen, zodat rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen: kaart 5: geen SDC aan het Schipperijdok, maar wel aan Biestebroek en integratie van de SOC's.

*Que les CDU repris sur la carte 5 sont supprimés ;*

*Dat de op kaart 5 vermelde SDC's worden weggelaten;*

### **Delta**

Considérant que plusieurs réclamants dont la Commune d'Auderghem estiment que créer un CDU à Delta risque d'y concentrer trop de nuisances, car déjà trop avancé dans la ville (proche d'un hôpital) et en contradiction avec la nécessité de limiter le trafic; qu'ils s'y opposent donc ;

Que la Commune d'Auderghem estime qu'il est trop peu connecté à un réseau primaire nécessaire à la distribution des différents quartiers ;

Et que, par ailleurs, le réseau de quartier sera déjà surchargé par les autres activités programmées dans cette zone ;

Qu'un autre réclamant estime qu'il y a contradiction entre la création d'un CDU à Delta avec la réduction de la mobilité pénétrante dans Bruxelles ;

Que d'autres réclamants estiment que le CDU doit être repoussé à la limite de la Région pour éviter que de gros camions s'avancent trop dans la Région ;

Que par ailleurs, les parkings de dissuasion doivent être situés aux accès autoroutiers ;

Considérant que la CRD estime nécessaire de mener une réflexion sur la spécialisation des CDU et que cette spécialisation soit intégrée au PRDD (biens alimentaires par ex.) ;

Qu'elle trouverait logique, par exemple de créer un CDU en lien notamment avec les activités hospitalières sur le Triangle Delta et le zoning d'activités commerciales proche ;

*Considérant que le PRDD est modifié sur ce point ; que les plateformes logistiques seront localisées le long de la voie d'eau et/ou d'une voie de chemin de fer ; que ces emplacements devront être précisés dans les plans de mise en œuvre (plan marchandises entre autres) ;*

### **Canal et Schaerbeek-Formation**

Considérant que l'administration de l'aménagement du territoire de Vilvorde souligne

### **Delta**

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de gemeente Oudergem, menen dat vestiging van een SDC in Delta het risico meebrengt van te veel hinder, want dit ligt al te ver de stad in (vlak bij een ziekenhuis) en in strijd is met de noodzaak om het verkeer te beperken; dat zij daar dus bezwaar tegen maken;

Dat de gemeente Oudergem meent dat het SDC onvoldoende aangesloten is op een primair netwerk dat nodig is voor de distributie naar de verschillende wijken;

Dat het netwerk in de wijk overigens al overbelast is door de andere in dit gebied geplande activiteiten;

Dat een andere reclamant meent dat de oprichting van een SDC in Delta in tegenspraak is met de vermindering van tot in Brussel doordringende mobiliteit;

Dat andere reclamanten menen dat het SDC verschoven moet worden naar de grens van het Gewest om te voorkomen dat grote vrachtwagens te ver het Gewest in komen;

Dat overigens de P&R-parkeerplaatsen bij de afritten van de snelwegen zouden moeten komen;

De Commissie vindt het noodzakelijk overleg te voeren rond de specialisatie van de SDC en dat deze specialisatie wordt opgenomen in het GPDO (levensmiddelen bijvoorbeeld).

Ze zou het bijvoorbeeld ook logisch vinden een SDC op te richten, die specifiek verband houdt met de ziekenhuisactiviteiten in de Deltadriehoek en het nabijgelegen bedrijfengebied.

*Overwegende dat het GPDO op dit punt gewijzigd is; dat de logistieke platformen gevestigd zullen zijn langsheen de waterweg en/of een spoorweg; dat men deze vestigingen in de uitvoeringsplannen zal moeten vermelden (onder andere goederenplan);*

### **Kanaal Schaarbeek-Vorming**

Overwegende dat het Bestuur Ruimtelijke Ordening van Vilvoorde erop wijst dat het Ro\_Ro

que le centre Ro\_Ro (roll on – roll off), se trouverait à l'avant-Port sur la rive droite du canal ;

Qu'il s'agit dans ce cas du site de Schaarbeek formation et donc non de l'avant-port comme indiqué dans la synthèse du PRDD;

Considérant que l'administration de Vilvorde considère comme positif de proposer la rive droite (Schaerbeek Formation) comme zone de d'activités portuaires et de transport ;

Que cela aura un effet positif sur la mobilité d'utiliser le Canal pour décharger le réseau routier ;

Considérant que la Commune de Schaarbeek souligne que la carte devrait mentionner le pôle commercial projeté sur le site médiapark en projet,

Considérant que l'administration de l'aménagement du territoire de Vilvorde souligne qu'il s'agirait de mentionner le projet en cours près de la zone Buda + ( projet de reconversion de 200 ha , dont 60ha en RBC, appliquant les principes d'économie circulaire);

Que cette zone est délimitée sur 3 communes, dans les 2 régions et fait partie de la zone de projet 7 Schaarbeek Formation ;

Que de plus, un accord de collaboration transrégional existe déjà sur cette zone, initiée dans le cadre de « Urban Innovative Actions - projet européen » ;

Que ce point charnière est l'occasion de renforcer la relation avec le canal ;

*Considérant que la Région poursuivra le développement de plateformes logistiques localisées le long de la voie d'eau et/ou d'une voie de chemin de fer pour promouvoir ces modes et mutualiser les infrastructures de ces activités à faible rentabilité ;*

*Que le PRDD prévoit d'ici 2025, la construction d'un terminal dans le port nord ;*

### **CDU pour certains secteurs spécifiques**

Considérant que Bruxelles Mobilité constate qu'il n'est pas prévu de CDU pour le secteur des supermarchés (secteur par ailleurs déjà très bien organisé logistiquement au niveau national) ;

Qu'ils estiment que des CDU pour ce secteur n'ont pas de sens en Région bruxelloise, pas plus qu'à l'échelle métropolitaine , car ce type de gestion se fait au niveau privé et non au niveau public ;

Qu'il a donc lieu de supprimer ces mentions du

centrum (roll on – roll off) zich in de voorhaven zou bevinden, op de rechteroever van het kanaal;

Dat het hier gaat om de site van Schaarbeek-Vorming en dus niet om de voorhaven, zoals aangeduid in de samenvatting van het GPDO;

Overwegende dat het bestuur van Vilvoorde het als positief beschouwt om de rechteroever (Schaerbeek-Vorming) voor te stellen als Gebied voor havenactiviteiten en vervoer;

Dat het gebruik van het kanaal een gunstig effect zal hebben op de mobiliteit en het wegennet zal ontlasten;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek erop wijst dat de handelspool die op de Mediaparksite als project is gepland op de kaart zou moeten worden vermeld;

Overwegende dat het Bestuur Ruimtelijke Ordening van Vilvoorde erop wijst dat het lopende project bij de zone Buda + zou moeten worden vermeld (reconversieproject van 200 ha, waarvan 60ha in het BHG, dat werkt volgens de principes van de circulaire economie);

Dat deze zone afgebakend is op 3 gemeenten, verdeeld over 2 gewesten en deel uitmaakt van de projectzone 7 Schaarbeek-Vorming;

Dat er bovendien al een transregionaal samenwerkingsakkoord bestaat binnen deze zone, opgestart binnen het kader van het Europees project 'Urban Innovative Actions';

Dat dit knooppunt de kans is om de relatie met het kanaal te versterken;

*Overwegende dat het Gewest zal doorgaan met de ontwikkeling van logistieke platformen gelegen aan de waterweg en/of een spoorweg, om deze vervoerwijzen te promoten en de infrastructuur van deze activiteiten met een lage rentabiliteit te bundelen;*

*Dat het GPDO tegen 2025 de bouw voorziet van een terminal in de noordhaven;*

### **SDC voor bepaalde specifieke sectoren**

Overwegende dat Mobiel Brussel constateert dat er geen SDC gepland is voor de supermarktbranche (deze sector beschikt overigens al op nationaal niveau over een uitstekende logistieke organisatie);

Dat zij menen dat SDC's voor deze sector geen zin hebben in het Brussels Gewest en ook niet op grootstedelijke schaal, want dit soort beheer is een private aangelegenheid, geen openbare;

Dat er dus reden is om deze vermeldingen uit de

texte et de les remplacer par les propositions faites à l'axe 4 ;

*Considérant que d'autres plans (tel que le plan marchandises entre autres) auront la charge de spécifier les plateformes logistiques nécessaires pour des secteurs spécifiques ;*

## STRATEGIE 2 - LE DEVELOPPEMENT D'UNE ACTIVITE ECONOMIQUE A RAYONNEMENT INTERNATIONAL

### 2.1. Soutenir l'économie de la connaissance

Considérant que la Commune d'Auderghem adhère aux intentions développées dans cette stratégie ;

Considérant qu'un réclamant demande :

- de ne pas limiter le développement des activités économiques aux pôles spécialisés territorialisés et favoriser le développement de synergies de manière plus transversale (ex. clustering) ;
- d'orienter le projet de PRDD plus résolument vers un développement économique durable et en lien avec les enjeux actuels de la société (technologies de production décentralisée (impression 3D), incubateurs, fablabs, agriculture urbaine, ... ;

Considérant qu'un réclamant regrette que le PRDD ne mentionne pas l'Université Saint-Louis - Bruxelles (USL-B), comme pôle ;

d'autant qu'elle est un acteur important, réparti sur deux sites, de la production de la connaissance et de la recherche au cœur même de Bruxelles : ses activités exercent dès lors un impact direct sur le développement de notre Région.

Qu'en donnant les moyens d'amplifier encore le développement de ce morceau de ville remarquable et en forte croissance, cela permettrait une meilleure intégration de l'Université Saint-Louis – Bruxelles, qui est un réel apport à la prospérité de la Région ;

Considérant que la Commune de Jette est opposée à tout développement (logement et universitaire) sur le site du campus VUB/Laarbeek

Qu'elle réitère son avis de 2014 que les seules affectations admises pour ce site sont :

tekst te verwijderen en ze te vervangen door de in Pijler 4 gedane voorstellen;

*Overwegende dat andere plannen (zoals onder andere het goederenplan) verplicht zullen zijn om voor specifieke sectoren de noodzakelijke logistieke platformen te specificeren;*

## STRATEGIE 2 - ONTWIKKELING VAN ECONOMISCHE ACTIVITEITEN MET EEN INTERNATIONALE UITSTRALING

### 2.1. De kenniseconomie ondersteunen

Overwegende dat de gemeente Oudergem zijn bijval getuigt aan de in deze strategie ontwikkelde intenties;

Overwegende dat een reclamant verzoekt om:

- de ontwikkeling van de economische activiteiten niet te beperken tot de gespecialiseerde territoriale polen en de ontwikkeling op een transversalere wijze te stimuleren (bv. clustering);
- om het ontwerp-GPDO steviger te richten op een duurzame economische ontwikkeling in samenhang met de huidige belangrijke maatschappelijke onderwerpen (gedecentraliseerde productietechnieken (3D-printen), incubators, fablabs, stadslandbouw...);.

Overwegende dat een reclamant het betreurt dat in het GPDO de Université Saint-Louis - Bruxelles (USL-B) niet genoemd is als campus;

vooral omdat dit een belangrijke speler is met twee vestigingen op het gebied van de productie van kennis en onderzoek in het hart van Brussel: haar activiteiten hebben dus een directe invloed op de ontwikkeling van ons Gewest;

Dat middelen om deze ontwikkeling van dit opmerkelijke, sterk groeiende deel van de stad nog meer te versterken zouden zorgen voor een betere integratie van de Université Saint-Louis-Bruxelles, die daadwerkelijk bijdraagt aan de welvaart van het Gewest;

Overwegende dat de gemeente Jette zich verzet tegen elke ontwikkeling (huisvesting en universiteit) op de site van de campus VUB/Laarbeek;

Dat ze haar advies van 2014 herhaalt, dat de enige toegelaten bestemmingen op de site de volgende

- les établissements d'enseignement universitaire, de même que les annexes et établissements connexes nécessaires à leur équipement le plus complet ;
- les établissements hospitaliers, de même que les annexes et établissements connexes nécessaires à leur équipement le plus complet ;
- les établissements de service public, semi-public communautaires indispensables au bon fonctionnement des équipements ci-dessus et compatibles avec l'affectation de la zone ;
- les logements communautaires des membres du personnel de ces établissements ;

Considérant que la CRD soutient l'idée de « pôles » qui fassent appel à des concepts différents qu'une réflexion territoriale pure et qu'il s'agit de favoriser le développement de synergies de manière plus transversale ;

Qu'elle est d'avis que cela inclut un développement économique durable et en lien avec les enjeux actuels de la société (smart cities, technologies de production décentralisée (impression 3D), incubateurs, Fab labs, agriculture urbaine, ..) ;

Qu'elle souligne le déficit important en termes d'incubateurs et de Fab lab par rapport à d'autres villes ;

Qu'elle relève le manque de coopération entre le monde de l'entreprise et le monde universitaire, les centres de recherche et les 'startupeurs' ;

Qu'elle insiste ainsi sur la nécessité du maintien des outils régionaux : observatoires existants, soutien à la recherche, les mesures de stimulation, (Innoviris, Perspective Brussels, Brussels Studies, ...) ;

*Considérant que le PRDD ne se contente pas de proposer une politique de pôle ;*

*Qu'il reprend les campus universitaires comme autant de pôles spécialisés dont il entend renforcer le potentiel de développement au profit de l'économie de la connaissance ;*

*Que le PRDD énonce d'autres politiques pour les autres aspects de l'économie en RBC ;*

zijn:

- Instellingen voor universitair onderwijs, net als bijgebouwen en aanverwante inrichtingen die nodig zijn voor hun volledigste uitrusting;
- De ziekenhuisvoorzieningen, net als bijgebouwen en aanverwante inrichtingen die nodig zijn voor hun volledigste uitrusting;
- Semiopenbare gemeenschappelijke instellingen van de overheidsdienst, die essentieel zijn voor de goede werking van de bovenvermelde voorzieningen en die verenigbaar zijn met de bestemming van de zone;
- Gemeenschappelijke woningen van de personeelsleden van deze instellingen.

Overwegende dat de GOC het idee ondersteunt van de "polen" die beroep doen op andere concepten dan een louter territoriale reflex en dat het belangrijk is de ontwikkeling van synergieën op een meer transversale manier te bevorderen.

Dat ze vindt dat dit een duurzame economische ontwikkeling impliceert, gericht op de huidige maatschappelijke uitdagingen (smart cities, technologieën van de gedecentraliseerde productie (3D printen), incubatoren, fablabs, stedelijke landbouw, ...).

Dat ze de grote achterstand inzake incubatoren en fablabs ten opzichte van andere steden onderstreept.

Dat ze de aandacht vestigt op het gebrek aan samenwerking tussen de ondernemingswereld en de universiteiten, onderzoekscentra en startuppers.

Dat ze ook de noodzaak benadrukt om de gewestelijke instrumenten te behouden: bestaande observatoria, steunmaatregelen aan onderzoek, incentives (Innoviris, Perspective Brussels, Brussels Studies).

*Overwegende dat het GPDO zich niet beperkt tot het voorstellen van een poolbeleid;*

*Dat het de universiteitscampussen vermeldt als evenveel gespecialiseerde polen waarvan het het ontwikkelingspotentieel wil versterken ten gunste van de kenniseconomie;*

*Dat het GPDO nog andere beleidslijnen aanhaalt voor de andere aspecten van de economie in het*



*Que les campus universitaires ont été repris comme pôle, prioritaire de développement au sein de l'Axe 1 ;*

*Que cela permet d'envisager une vision globale de leur développement ;*

*Que Saint-Louis est considéré comme intégré à l'hyper-centre ; que le PRDD s'attache aux aspects du développement propres au Pentagone, dont Saint-Louis est proche ;*

### **Technologie de l'information et de la Communication (TIC)**

Considérant que le Ministre-Président de Flandre constate que le concept de smart cities n'est pas développé dans le PRDD, à l'exception des réseaux digitaux ;

*Considérant que le PRDD a été complété sur ce point au sein du chapitre 'conditions de réussite' ;*

### **Attraction métropolitaine – rayonnement international**

Considérant que le Brabant Flamand constate que le tourisme et le temps libre constituent un secteur économique important à la fois pour la Capitale européenne, mais qui a aussi des répercussions sur les régions alentour ;

Qu'avec l'augmentation prévue du nombre de passagers à l'aéroport, ce constat va encore se renforcer ;

Que c'est l'occasion d'améliorer le milieu de vie, le patrimoine, les équipements culturels, les maillages vert et bleu, etc...

Qu'un réclamant estime que l'architecture doit être hors norme, ambitieuse, novatrice, exemplaire internationalement, un art de créer pour une capitale digne de l'Europe;

Que l'offre orientée vers le tourisme est insuffisante;

Qu'il manque également une collaboration interrégionale;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il manque un soutien au rayonnement international de l'économie, du commerce, des entreprises bruxelloise dont l'impact va au-delà de la région;

Que par ailleurs, il n'est pas suffisamment pris en

BHG;

*Dat de universiteitscampussen in Pijler 1 werden vermeld als prioritaire ontwikkelingspolen;*

*Dat dit toelaat om een globale visie van hun ontwikkeling te beogen;*

*Dat Saint-Louis wordt beschouwd als geïntegreerd in het hypercentrum; dat het GPDO zich richt op de ontwikkelingsaspecten die eigen zijn aan de Vijfhoek, waaraan Saint-Louis aanleunt;*

### **Informatie en communicatietechnologie (ICT)**

Overwegende dat de minister-president van Vlaanderen constateert dat het concept van smart cities niet uitgewerkt is in het GPDO, behalve de digitale netwerken;

*Overwegende dat het GPDO op dit punt in het hoofdstuk 'voorwaarden voor succes' werd aangevuld;*

### **Grootstedelijke aantrekkingskracht - toerisme - internationale uitstraling**

Overwegende dat Vlaams-Brabant constateert dat toerisme en vrije tijd een belangrijke economische sector vormen voor de Europese hoofdstad, maar ook voor de omliggende gewesten;

Dat met de verwachte stijging van het aantal passagiers op de luchthaven deze constatering nog sterker geldt;

Dat dit een goede kans is voor verbetering van het leefmilieu, het erfgoed, de culturele voorzieningen, het groene en blauwe netwerk, enz.

Dat een reclamant meent dat de architectuur buitengewoon moet zijn, ambitieus, vernieuwend, internationaal toonaangevend, een scheppende kunst voor een hoofdstad die Europa waardig is;

Dat het aanbod voor het toerisme onvoldoende is;

Dat het ook ontbreekt aan interregionale samenwerking;

Overwegende dat een reclamant meent dat ondersteuning ontbreekt van de internationale uitstraling van de economie, de handel en Brusselse bedrijven die invloed hebben tot buiten de gewestgrenzen;

Dat overigens onvoldoende rekening is gehouden

compte l'impact sur la mobilité qu'auront les grands boulevards urbains qui seront créés;  
 Considérant que des réclamants dont le Conseil économique et social (CESRBC) insistent pour que cette stratégie soit élaborée afin d'être complémentaire au développement endogène de la Région de Bruxelles-Capitale et notamment avec une économie de proximité et avec les pôles prioritaires qui sont définis en amont.

Qu'en effet, les investissements visant à promouvoir le développement d'une activité économique à rayonnement international doivent également avoir des retombées au niveau local : tant en termes économiques, d'infrastructures, d'emplois, ... La qualité des emplois créés dans le cadre de la mise en œuvre de cette stratégie est donc importante.

Que le CESRBC suggère d'ajouter un outil consacré au développement des secteurs « industrie créative / culturelle/ loisir/ tourisme de loisir » ;

Qu'en effet, il considère que ces secteurs sont porteurs d'emplois, contribuent au rayonnement international de la Région et sont susceptibles de développer le tourisme ;

Qu'un réclamation souligne que les affirmations du PRDD que « le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements, la recherche et l'innovation assurent d'importantes retombées économiques et créent de nombreux emplois pour les Bruxellois » devraient être objectivées ;

Que ce réclamation demande aussi que l'économie exogène soit régulée de façon à ne pas accroître la dualisation sociale par une économie de l'international peu redistributive ;

Considérant que la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) demande de veiller à développer un modèle de tourisme compatible avec les caractéristiques et la fragilité éventuelle des tissus urbains concernés et veiller à leur requalification comme lieux de vie.

Que la Région dispose en effet de 4 pôles touristiques et culturels majeurs qui demandent un traitement spécifique :

- le Pentagone, ;
- le quartier des Arts et sa liaison au

met de invloed van de aan te leggen grote stadsboulevards op de mobiliteit;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de Economische en Sociale Raad (ESRBHG), aandringen op uitwerking van deze strategie zodat deze een aanvulling kan vormen op de endogene ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met name de buurteconomie en de prioritaire polen die al eerder bepaald zijn.

Dat de investeringen die bedoeld zijn ter stimulering van de ontwikkeling van een economische activiteit met internationale uitstraling immers ook op plaatselijk niveau hun weerslag moeten krijgen: zowel in economisch opzicht als voor de infrastructuur, de werkgelegenheid... De kwaliteit van de als gevolg van deze strategie ontstane arbeidsplaatsen is dus belangrijk.

Dat de ESRBHG voorstelt om een tool toe te voegen voor de ontwikkeling van de sectoren 'creatieve / culturele sector / recreatie / vrijetijdstoerisme';

Dat de Raad namelijk van mening is dat deze sectoren arbeidsplaatsen opleveren en bijdragen aan de internationale uitstraling van het Gewest en daardoor aan de ontwikkeling van het toerisme;

Dat een reclamant benadrukt dat de stelling in het GPDO dat "het toerisme, de internationale congressen, de grote evenementen, onderzoek en innovatie economische een grote weerslag hebben en veel banen opleveren voor de Brusselaars" geobjectiveerd dient te worden;

Dat deze reclamant ook verzoekt om de exogene economie zodanig te reguleren dat de sociale tweedeling niet toeneemt door een internationale economie zonder een werkelijke herverdeling;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) verzoekt om toe te zien op de ontwikkeling van een toeristisch model dat verenigbaar is met de kenmerken en de eventuele kwetsbaarheid van de stedelijke weefsels in kwestie en toe te zien op de herkwalificatie daarvan als plekken om te leven.

Dat het Gewest immers beschikt over vier belangrijke toeristische en culturele kernen die om een speciale behandeling vragen:

- de Vijfhoek;
- de Kunstwijk en de verbinding daarvan met het

Cinquantenaire ;

- le quartier européen ;
- le pôle autour de Citroën ;

Que les grands centres historiques européens à grands flux touristiques se préoccupent aujourd'hui des déséconomies engendrées.

Que cela mérite un point spécifique dans le projet de PRDD

Considérant qu'un réclamant demande d'élaborer un guide et d'installer des affiches présentant le top 5 à visiter à l'arrivée de l'aéroport et de la gare du Midi

Considérant que la CRD estime que l'approche internationale de l'économie n'est pas suffisamment développée au sein du PRDD. Elle pense par exemple aux différents services à dimension internationale ou autres sociétés économiques, pourtant pourvoyeuses d'emploi local. Elle renvoie aux différents chapitres ci-dessous y relatifs (stratégies 2 et 3), et suggère que cet aspect fasse l'objet d'un chapitre à part ;

Que la CRD ne peut qu'approuver, comme certains réclamants, l'intégration du tourisme (dont le tourisme métropolitain) comme élément participant au rayonnement international ;  
Qu'elle cite ainsi Visit Brussels qui devrait être repris au PRDD ;

Qu'elle soutient l'idée d'une politique interrégionale, voire fédérale du tourisme. Elle rappelle aussi l'importance du tourisme à Bruxelles qui est une « one day city » et une ville de congrès ;

Que la CRD invite cependant le Gouvernement à consacrer un chapitre spécifique au tourisme dans le PRDD qui reprenne les aspects territoriaux liés à cette activité et la dimension culturelle du tourisme (avec ses infrastructures et événements) ;

Qu'elle estime en effet, que le tourisme est un des secteurs économiques majeurs et qu'il s'agirait de développer des actions spécifiques relatives au tourisme, en lien avec le secteur international ;

*Considérant que le chapitre consacré aux conditions de réussite détaille les collaborations*

Jubelpark;

- de Europese wijk;
- de pool rond Citroën ;

Dat de grote Europese historische centra met grote toeristenstromen zich momenteel zorgen maken over de kosten die deze meebrengen;

Dat dit een speciaal punt verdient in het ontwerp-GPDO;

Overwegende dat een reclamant vraagt om een gids te maken en om in de aankomsthal van de luchthaven en het Zuidstation affiches op te hangen met de top-5 van bezienswaardigheden.

Overwegende dat de GOC van mening is dat de internationale benadering van de economie niet voldoende ontwikkeld is in het GPDO (zie hogerstaande opmerkingen). Zij denkt onder meer aan diverse internationale diensten of andere economische bedrijven die nochtans lokale banen creëren. Ze verwijst naar de diverse onderstaande hoofdstukken die daarover gaan (strategie 2 en 3) en stelt voor om dit aspect te behandelen in een apart hoofdstuk.

Dat de GOC zoals enkele reclamanten, de integratie van het toerisme (waaronder het grootstedelijke toerisme) als deel van de internationale uitstraling enkel maar kan toejuichen.

Dat ze hierbij Visit Brussels vernoemt, dat opgenomen zou moeten worden in het GPDO.

Dat ze voorstander is van het idee van een intergewestelijk of zelfs federaal beleid op vlak van toerisme. Ze onderstreept ook het belang van het toerisme te Brussel, die een "one day city" en een congresstad is.

Dat de GOC niettemind de regering uitnodigt om een specifiek hoofdstuk te wijden aan het toerisme in het GPDO, waarin de territoriale aspecten van deze activiteiten en de culturele dimensie van het toerisme (met zijn infrastructuur en evenementen) aan bod komen.

Dat zij immers van mening is dat het toerisme één van de belangrijkste economische sectoren is en dat er specifieke acties voor het toerisme ontwikkeld moeten worden, gekoppeld aan de internationale sector.

*Overwegende dat het hoofdstuk over de voorwaarden voor succes een gedetailleerde*

*nécessaires aux différents niveaux de pouvoir et entre les différents acteurs publics et privés pour pouvoir mettre en œuvre le PRDD ;*

*Que l'Axe 4 détaille la structure de mobilité dans un objectif de développer l'intermodalité et la multimodalité du réseau viaire ; que cette structure de mobilité devrait accompagner les transformations pressenties des entrées de villes en boulevard urbain ;*

*Que l'introduction de l'Axe 3 met en avant la complémentarité entre l'économie endogène et exogène de la RBC ; qu'elle met l'accent sur l'économie urbaine de proximité ; qu'en cela, l'Axe 3 est cohérent avec les propositions reprises à l'Axe 1 ;*

*Que le tourisme est reconnu comme un des domaines majeurs de l'économie bruxelloise, ayant des retombées importantes en termes d'emplois entre autres ;*

*Que le PRDD insiste sur le fait que la promotion de Bruxelles en matière de tourisme et de loisirs doit être pensée au-delà des frontières des 19 communes pour offrir un ensemble global de services aux visiteurs dans un rayon de 50 à 100 kilomètres ;*

*Que le PRDD met également l'accent sur l'emploi généré par le secteur du patrimoine ; que ce secteur est valorisé ;*

*Que le PRDD a été complété sur la question de la promotion de la Région au niveau international ;*

### **Corrections du texte**

Considérant qu'un réclamant constate que le texte mentionne que Bruxelles est le siège de 2 institutions européennes p.91 et 3 institutions à la p.121 ;

Qu'en réalité Bruxelles est le siège de plusieurs institutions (Commission européenne et Conseil de l'Union européenne, ainsi que le Service européen d'actions extérieures (SEAE), le Comité des Régions et le Comité Economique et Social) ainsi que le siège de travail du Parlement européen ;

*Considérant que le texte du PRDD a été vérifié sur*

*uiteenzetting geeft over de vereiste samenwerkingen op verschillende machtsniveaus en tussen de verschillende openbare en privéspelers om het GPDO te kunnen toepassen;*

*Dat Pijler 4 een gedetailleerde beschrijving geeft van de mobiliteitsstructuur met de bedoeling de intermodaliteit en de multimodaliteit van het wegennet te ontwikkelen; dat deze mobiliteitsstructuur gepaard zou moeten gaan met het in stadslanen veranderen van de stedelijke toegangswegen;*

*Dat de inleiding van Pijler 3 de nadruk legt op de complementariteit tussen de endogene en de exogene economie van het BHG; dat ze het accent legt op de stedelijke buurteconomie; dat Pijler 3 wat dit betreft, aansluit bij de in Pijler 1 vermelde voorstellen;*

*Dat het toerisme wordt erkend als een groot domein van de Brusselse economie, met aanzienlijke bijdragen voor onder andere de werkgelegenheid;*

*Dat het GPDO hamert op het feit dat de promotie van Brussel op het gebied van toerisme en recreatie ook buiten de grenzen van de 19 deelgemeenten moet worden uitgedacht om in een straal van 50 tot 100 kilometer een globaal dienstenpakket aan bezoekers te bieden;*

*Dat het GPDO eveneens de nadruk legt op de werkgelegenheid die door de erfgoedsector wordt gegenereerd; dat de sector gevaloriseerd is;*

*Dat het GPDO werd aangevuld over de kwestie van de promotie van het Gewest op internationaal niveau;*

### **Tekstuele correcties**

Overwegende dat een reclamant vaststelt dat de tekst op p. 91 vermeldt dat Brussel de zetel is van 2 Europese instellingen en op p. 121 van 3 instellingen;

Dat Brussel in werkelijkheid de zetel is van meerdere instellingen (Europese Commissie en Raad van de Europese Unie, evenals de Europese Dienst voor extern optreden (EDED), het Comité van de Regio's en het Economisch en Sociaal Comité) en ook de werkzetel is van het Europees Parlement;

*Overwegende dat de tekst van het GPDO op dit*

*ce point ;*

### 2.3 Un nouvel axe tertiaire international

Considérant que l'administration de l'aménagement du territoire de la province du Brabant flamand considère qu'il manque de vision claire sur l'aéroport ;

Qu'il s'agisse d'un atout en matière d'accessibilité et d'opportunité d'emploi ou d'une menace en termes de qualité de vie ;

Que cela nécessite une approche intégrée transfrontière, par ailleurs soutenue par les communes et province flamandes, qui puisse offrir un équilibre entre les effets positifs et négatifs ;

Qu'elle estime que réduire le survol de Bruxelles doit être abandonné car il s'agit d'une position unilatérale et prématurée ;

Considérant que le Brabant flamand estime que réserver les bureaux sur cet axe à ceux dont les activités sont en lien direct avec l'aéroport est trop stricte et devrait être supprimée ;

Qu'il considère en effet que la proximité de l'aéroport est une condition avantageuse pour toute activité internationale et qu'il s'agit de la favoriser ;

Qu'il demande par conséquent de supprimer cette notion de spécialisation « en lien avec l'aéroport et sa logistique » ;

Considérant qu'un réclamant souligne que le PRDD reprend le Quartier européen comme axe tertiaire international dans son titre, mais le thème n'est pas détaillé ;

Considérant que la Commune de Schaerbeek soutient l'option d'une ligne Interrégionale ;

Considérant qu'un réclamant estime que la création de ce nouvel axe international au Bd Léopold III est une plus-value pour les investisseurs ;

Que les études ne montrent pas le besoin en nouveaux bureaux ;

Qu'il serait plus opportun de rénover les bureaux existants ;

Qu'un autre réclamant estime qu'il s'agit d'une idée d'il y a 30 ans et qui n'a rien donné et que cela risque d'ouvrir la porte à la spéculation ;

Que de plus, la desserte de la ligne 62 n'est pas performante et qu'il vaut donc mieux abandonner

*punt werd gecontroleerd;*

### 2.3 Een nieuwe internationale tertiaire as

Overwegende dat de instanties voor ruimtelijke ordening van de provincie Vlaams-Brabant menen dat een heldere visie op de luchthaven ontbreekt;

Dat deze een pluspunt is voor de bereikbaarheid en kansen op werkgelegenheid biedt of juist een bedreiging voor de leefkwaliteit;

Dat dit een integrale, grensoverschrijdende aanpak vergt die ook gesteund wordt door de Vlaamse gemeenten en provincie en die een evenwicht kan bieden tussen de positieve en negatieve effecten;

Dat het bestuur meent dat het idee van vermindering van het aantal vluchten boven Brussel moet worden losgelaten, want dit is een eenzijdig en voorbarig standpunt;

Overwegende dat Vlaams-Brabant meent dat het bestemmen van de kantoren langs die as alleen voor activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchthaven te strikt is en afgeschaft moet worden;

Dat de provincie namelijk meent dat de nabijheid van de luchthaven een gunstige omstandigheid is voor elke internationale activiteit die gestimuleerd moet worden;

Dat zij daarom verzoekt om verwijdering van het begrip specialisatie 'in verband met de luchthaven en de logistiek daarvan';

Overwegende dat een reclamant benadrukt dat het GPDO in de titel de Europese wijk noemt als een internationale tertiaire as, maar dat het thema niet wordt uitgewerkt;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek de optie voor een interregionale lijn steunt;

Overwegende dat een reclamant meent dat de creatie van deze internationale as op de Leopold III-laan een meerwaarde biedt voor investeerders;

Dat uit onderzoeken geen behoefte blijkt aan nieuwe kantoren;

Dat het beter zou zijn om de bestaande kantoren te renoveren;

Dat een andere reclamant meent dat dit een al dertig jaar oud idee is dat niets heeft opgeleverd en dat dit het risico van speculatie meebrengt;

Dat bovendien de bereikbaarheid met lijn 62 niet goed is en het dus beter is om dit plan te laten

cette idée ;

Considérant qu'un réclamant suggère d'avoir une vue globale des coûts sur le site Da VINCI situé sur l'axe tertiaire international ;

Qu'il attire l'attention sur :

- la fiscalité fort attractive pratiquée par la région flamande ;
- l'importance de la vacance administrative et la commercialisation difficile dans ce secteur décentralisé (voir Observatoire des bureaux) ;

Considérant que le Conseil de l'Environnement (CERBC) considère, que le rail est négligé par rapport au transport aérien et recommande que les bâtiments destinés à accueillir ces événements internationaux soient exemplaires d'un point de vue environnemental ;

Considérant que la Commune de Woluwe-Saint-Pierre estime que le Boulevard de la Woluwe (avec la ligne du tram 94) est, comme le Bd Léopold III, une entrée majeure de l'aéroport dans la ville et devrait ainsi être pris en considération de la même manière ;

Que la ligne de tram 94 devrait être prolongée jusqu'à l'aéroport ;

Considérant que la CRD considère important de développer une vision sur les relations à établir avec l'aéroport via un axe tertiaire international ;

Qu'elle considère cependant nécessaire de préciser les vocations de cet axe ;

Qu'elle appuie la remarque du Brabant flamand relative à la nécessité d'une approche intégrée transfrontière pour le développement de l'aéroport, qui puisse offrir un équilibre entre ses effets positifs (en termes d'emploi, de liens internationaux) et négatifs (pollution environnementale) ;

Que la CRD soutient une vision métropolitaine pour le développement de l'aéroport. Elle invite à intégrer au sein de l'axe 4 une réflexion sur l'aéroport et ses liens avec la RBC en termes de mobilité ;

Qu'elle estime, comme certains réclamants, que le rôle de Bruxelles comme capitale nationale et internationale n'est pas suffisamment mis en évidence. Elle fait sienne leur proposition de compléter le PRDD sur ce point (ea p. 82), entre

varen;

Overwegende dat een reclamant voorstelt om een totaaloverzicht te maken van de kosten voor de Da VINCI-site aan de internationale tertiaire as;

Dat deze de aandacht vestigt op:

- de zeer gunstige fiscale regeling van het Vlaams Gewest;
- de grote leegstand van kantoren en de lastige verkoop in deze gedecentraliseerde sector (zie Overzicht van het kantorenpark);

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu (RLBHG) meent dat het spoor veronachtzaamd is in vergelijking met het luchtvervoer en aanbeveelt om de gebouwen waar die internationale evenementen moeten plaatsvinden het goede voorbeeld op milieugebied te laten geven;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe meent dat de Woluwelaan (met tramlijn 94) net als de Leopold III-laan een belangrijke verbinding met de stad vormt vanaf de luchthaven. Deze zou daarom op dezelfde manier beschouwd moeten worden;

Dat tramlijn 94 zou moeten worden doorgetrokken tot aan de luchthaven;

Overwegende dat de GOC het belangrijk vindt om een visie te ontwikkelen over de relaties die gelegd moeten worden met de luchthaven via een internationale tertiaire as.

Dat zij het echter noodzakelijk acht om de 'roeping' van deze as nader te preciseren.

Dat zij de opmerking van Vlaams-Brabant steunt over de noodzaak van een geïntegreerde grensoverschrijdende aanpak voor de ontwikkeling van de luchthaven, die een evenwicht tussen de positieve effecten (werkgelegenheid, internationale contacten) en negatieve effecten (milieuvervuiling) mogelijk maakt.

Dat de GOC een grootstedelijke visie steunt voor de ontwikkeling van de luchthaven. Zij stelt voor om binnen pijler 4 aandacht te besteden aan de luchthaven en de verbanden met het BHG op het vlak van mobiliteit.

Dat zij evenals andere reclamanten van mening is dat de rol van Brussel als nationale en internationale hoofdstad niet voldoende naar voren komt. Zij kan zich vinden in hun voorstel om het GPDO aan te vullen op dit punt (o.m. p.

autres sur les aspects de gouvernance et de coordination nécessaire avec les autres entités fédérées ;

*Considérant que le PRDD a été complété sur le point relatif à sa vision aéroportuaire ;*

*Qu'il relève que la Région de Bruxelles-Capitale possède une desserte aéroportuaire de premier ordre (destinations, fréquence); que cette connectivité étendue profite à la Région, à son bassin de vie et au-delà ;*

*Que le PRDD confirme son souhait de voir se développer les activités aéroportuaires, créatrices de richesses et d'emplois y compris pour les Bruxellois les moins qualifiés, l'accessibilité renforcée (train, transports en commun lourds, bus, taxi et assimilés...) de la Région depuis et vers ces plateformes (Liège, Ostende, Charleroi mais également les aéroports néerlandais, allemands ou français) en particulier celle de Bruxelles National à proximité immédiate dans le respect du cadre de vie des Bruxellois ;*

*Que le PRDD relève que l'axe tertiaire international pourra être le lieu d'implantation de fonctions tertiaires spécifiques, menée conjointement à l'amélioration de l'accessibilité en transports publics ; que cela permettra de diversifier l'offre économique de la zone, de localiser des entreprises qui tendent à se rapprocher de l'aéroport et quittent ainsi la région et d'augmenter l'image et le standing de cet axe comme entrée de ville ; que cela n'exclut en rien l'implantation d'autres entreprises ;*

*Que l'avenue de Woluwe n'est pas vouée à devenir un axe économique majeur, mais plutôt un axe de densification de la ville ;*

*Qu'il s'agit d'un axe paysager consacré au logement et aux équipements ; qu'il est amené à accueillir une densification du logement le long des parcs, des espaces ouverts ; qu'il est repris comme axe structurant patrimonial au sein de l'Axe 2 ; qu'il fait partie du patrimoine de la ville en tant qu'axe historique ;*

82), zoals onder andere over de bestuurlijke aspecten en de noodzakelijke coördinatie met de andere gefedereerde entiteiten.

*Overwegende dat het GPDO werd aangevuld over het punt betreffende zijn visie over de luchthaven;*

*Dat het erop wijst dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een eerste klas luchthavenverbinding (bestemmingen, frequentie); dat deze uitgebreide connectiviteit ten goede komt aan het Gewest, zijn leefgebied en daarbuiten;*

*Dat het GPDO bevestigt dat het wil dat de luchthavenactiviteiten zich ontwikkelen omdat ze rijkdom en banen aanbrengen, ook voor de minst opgeleide Brusselaars, dat ze het Gewest beter bereikbaar maken (trein, zwaar openbaar vervoer, bus, taxi en dergelijke...) vanuit en naar deze platformen (Luik, Oostende, Charleroi en ook de Nederlandse, Duitse of Franse luchthavens) en in het bijzonder dat van Brussel Nationaal in de onmiddellijke omgeving en met respect voor het leefkader van de Brusselaars;*

*Dat het GPDO erop wijst dat de tertiaire internationale as de vestigingsplaats zou kunnen zijn voor specifieke tertiaire functies, die gezamenlijk worden geleid naar een verbetering van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer; dat dit zal toelaten om het economisch aanbod in de zone te diversifiëren, om bedrijven te lokaliseren die zich dicht bij de luchthaven willen vestigen en zodoende het gewest verlaten en om het imago en de standing van deze as als toegangsweg van de stad naar een hoger niveau te tillen; dat dit op geen enkele wijze de inplanting van andere ondernemingen uitsluit;*

*Dat de Woluwelaan niet bestemd is om een grote economische as te worden, maar eerder een verdichtingsas van de stad;*

*Dat het gaat om een landschapsas bestemd voor huisvesting en voorzieningen; dat hij plaats moet bieden voor een verdichting van de huisvesting langsheen parken, open ruimten; dat hij in Pijler 2 wordt vermeld als structurele erfgoed; dat hij als historische as behoort tot het erfgoed van de stad;*

**STRATEGIE 3 - DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE AU NIVEAU METROPOLITAIN**

**STRATEGIE 3 - DE ECONOMISCHE AANTREKKINGSKRACHT ONTWIKKELEN OP**

## GROOTSTEDELIJKE SCHAAL

Considérant qu'un réclamant souligne que le PRDD s'est annoncé comme un outil d'orientation et d'aide à la planification pour un espace dit «métropolitain» dont est qualifiée Bruxelles ;

Qu'il estime que les économies d'agglomération propres aux territoires urbains les mettent en concurrence ;

Qu'ainsi, il plaide pour une approche économique de concertation et de complémentarité entre les territoires plutôt que pour logique de compétition qui conduit à une surenchère (voir centres commerciaux). Sans vision de la problématique sociale ;

Qu'il estime que ce chapitre devrait traiter de la concertation et gouvernance interrégionale ;

Considérant que la Commune de Ganshoren est d'avis qu'il est nécessaire de poser concrètement les principes qui guideront la communauté métropolitaine, afin de développer son attractivité économique de manière concrète et coordonnée.

Considérant que la Ville de Bruxelles, favorable à une coopération métropolitaine, demande que le PRDD définisse les modalités précises de cette coopération ;

Considérant que des réclamants dont le CESRBC regrettent le manque de vision et d'ambition des outils envisagés dans cette stratégie ;

Considérant qu'un réclamant estime que les objectifs liés au développement de l'attractivité/compétitivité au niveau métropolitain confus et parcellaires ;

Alors que ce rôle de capitale /et européenne constitue une plus-value unique pour Bruxelles et une base et opportunité dans différents domaines, pour sa viabilité comme espace de vie et de travail ;

Que ce rôle de capitale de Bruxelles peut se traduire par :

- trait d'union entre tous les citoyens du pays ;
- une collaboration constructive avec les Communautés ;
- un lieu de rencontre international pour toutes les communautés de ce pays ;

Que par ailleurs des réclamants dont le CESRBC

Overwegende dat een reclamant benadrukt dat het GPDO aangekondigd is als een hulpmiddel bij de oriëntatie en hulp bij de planning voor een zogenaamd "grootstedelijke" ruimte zoals Brussel gekwalificeerd wordt;

Dat hij meent dat de economieën in de agglomeratie van de stedelijke gebieden zelf met elkaar concurreren;

Dat hij daarom pleit voor een economische aanpak van overleg en complementariteit tussen de gebieden in plaats van concurrentie die leidt tot overbieden (zie winkelcentra). Zonder visie op de sociale problematiek;

Dat hij meent dat dit hoofdstuk zou moeten gaan over interregionaal overleg en governance;

Overwegende dat de gemeente Ganshoren het noodzakelijk vindt om concreet de beginselen vast te stellen voor de grootstedelijke gemeenschap teneinde de economische aantrekkingskracht daarvan concreet en gecoördineerd te ontwikkelen.

Overwegende dat de stad Brussel, voorstander van grootstedelijke samenwerking, verzoekt om in het GPDO de exacte voorwaarden voor die samenwerking te definiëren;

Overwegende dat meerdere reclamanten, waaronder de ESRBHG, het gebrek aan visie en ambitie betreuren voor de in deze strategie beoogde hulpmiddelen;

Overwegende dat een reclamant meent dat de doelstellingen voor de ontwikkeling van de aantrekkelijkheid/concurrentiepositie op grootstedelijk niveau verwarrend en versnipperd zijn;

Terwijl de functie van - ook Europese - hoofdstad een unieke meerwaarde betekent voor Brussel en een basis en een kans biedt op verschillende gebieden voor de leefbaarheid als leef- en werkomgeving;

Dat deze functie van hoofdstad van Brussel te vertalen is met:

- een verbinding tussen alle burgers van het land;
- een constructieve samenwerking met de gemeenschappen;
- een internationale ontmoetingsplaats voor alle gemeenschappen in dit land;

Dat overigens meerdere reclamanten, waaronder



estiment impératif que la thématique de la mobilité soit abordée dès le début de cette stratégie et en concordance avec l'axe 4 – mobilité ;

*Considérant que le PRDD a été complété sur le point de la Gouvernance ; que cet aspect est développé au sein du chapitre relatif aux conditions de réussite ;*

*Que le PRDD entend promouvoir, outre la mise en place de la communauté métropolitaine, la coopération avec les autres régions sur des programmes et projets concrets ;*

*Que l'Axe 4 a été complété pour mettre mieux en exergue l'organisation de la mobilité à l'échelle métropolitaine ;*

### 3.2. La logistique et l'industrie

Considérant que des réclamants approuvent la localisation des activités de l'avant-port en liaison directe avec la voie d'eau ;

Qu'ils insistent sur la nécessité de réduire autant que possible les activités susceptibles de produire des nuisances dommageables à la santé des habitants et usagers riverains de la zone portuaire ;

Qu'un réclamation rappelle le « Protocole d'accord du 31 mars 1999 art 11-7 » entre la Région, la Ville de Bruxelles, le Port de Bruxelles et divers comités et souhaite le voir référencé au PRDD ;

Considérant le développement de centres de logistique urbains, le Brabant flamand estime que cela doit être fait en harmonisation avec les centres logistiques déjà présents en région bruxelloise, comme ceux de Delhaize ou Colruyt ;

Que, vu les effets transrégionaux, cela nécessite d'être examiné avec ceux-ci voire avec la province du Brabant flamand et le POM (project management Office) du Vlaams Brabant ;

Considérant que le CERBC estime que l'affirmation du PRDD p.93 « Depuis de nombreuses années, la création d'emplois secondaires se réalise fortement en dehors de Bruxelles dans les zonings, sur l'axe du canal et dans quelques lieux spécifiques. Cette tendance est amenée à se perpétuer » pourrait être interprétée, comme une volonté de développer le travail dans les zonings extérieurs, en contradiction directe avec l'objectif

de ESRBHG, het absoluut noodzakelijk achten dat het thema mobiliteit vanaf de aanvang van deze strategie wordt behandeld en in overeenstemming met pijler 4 - Mobiliteit ;

*Overwegende dat het GPDO werd aangevuld over het Governance-punt; dat dit aspect werd ontwikkeld in het hoofdstuk over de voorwaarden voor succes;*

*Dat het GPDO van plan is om, naast de invoering van de grootstedelijke gemeenschap, de samenwerking met de andere gewesten in te voeren betreffende programma's en concrete projecten;*

*Dat Pijler 4 werd aangevuld om de organisatie van de mobiliteit op grootstedelijke schaal beter naar voren te brengen;*

### 3.2. Logistiek en industrie

Overwegende dat meerdere reclamanten de focus van de activiteiten in de voorhaven met een rechtstreekse verbinding met de waterweg goedkeuren ;

Dat zij de noodzaak benadrukken om activiteiten die mogelijk schadelijke hinder veroorzaken voor de gezondheid van de bewoners en de naburige gebruikers van het havengebied zo veel mogelijk terug te dringen ;

Dat een reclamant herinnert aan het Protocolakkoord van 31 maart 1999 art. 11-7 tussen het Gewest, de stad Brussel, de Haven van Brussel en verschillende comités en dit als referentie opgenomen wil hebben in het GPDO ;

Dat Vlaams-Brabant meent dat de ontwikkeling van stedelijke logistieke centra moet gebeuren in harmonie met de al bestaande logistieke centra in het Brussels Gewest, zoals die van Delhaize of Colruyt ;

Dat dit gelet op de transregionale gevolgen daarvan samen met hen onderzocht moet worden of met de provincie Vlaams-Brabant en het POM (project management Office) van Vlaams-Brabant ;

Overwegende dat de RLBHG meent dat de bewering op p. 93 van het GPDO: "Sinds vele jaren ontstaan er in de secundaire sector vooral arbeidsplaatsen buiten Brussel, in de zonings, langs de as van het kanaal en op enkele specifieke plekken. Deze trend zal zich waarschijnlijk voortzetten." geïnterpreteerd kan worden als de wens om werk in de externe zonings te ontwikkelen, wat volledig in tegenspraak is met de

exprimé (Axe 3, point 1. 7) de voir l'essor d'une économie de proximité ;

Considérant que le CERBC suggère de scinder dans le projet de PRDD la stratégie développée pour les secteurs logistiques et tertiaires ;

Qu'en effet, la mobilité interrégionale des marchandises et des travailleurs est primordiale et qu'il n'est pas adéquat de mélanger les deux aspects ;

Que par conséquent, le Conseil recommande de consacrer un point à part sur les emplois de type secondaire ;

*Considérant que le PRDD se focalise sur les actions publiques en matière d'activité logistique ; que cela n'est pas antinomique avec les initiatives privées telles que les centres logistiques développés par des grands groupes de distribution commerciaux ;*

*Que le PRDD met en avant le développement d'une ville et donc d'une économie de proximité ;*

*Qu'il a été complété sur la question du développement de l'offre industrielle ;*

### 3.5. Les grands équipements

Considérant qu'un réclamant trouve étrange et pour le moins surprenant de mentionner que « l'implantation du stade sur le parking C est emblématique de la réussite d'un fédéralisme de coopération » ;

Que d'autres réclamants estiment qu'il est tout à fait déplacé de faire de l'implantation du stade sur le Parking C un emblème de la réussite d'un fédéralisme de coopération quand on connaît tous les bras de fer peu fructueux occasionnés par ce dossier ;

La Commission réitère son avis sur le PRAS Heysel et propose de « ... garder au stade Roi Baudouin sa vocation sportive, par exemple sous forme d'une structure bi-communautaire, en tant que stade dédié à la jeunesse sportive (ex: école de sport) ».

*Considérant que le PRDD est modifié sur ce point ; qu'il ne reprend plus le stade à implanter sur le Parking C ;*

### Cohérence avec Axe 4 mobilité à développer

vermelde doelstelling (Pijler 3, punt 1. 7) om een buurteconomie tot bloei te brengen;

Overwegende dat de RLBHG voorstelt om in het ontwerp van GPDO de ontwikkelde strategie te splitsen voor de logistieke en tertiaire sectoren;

Dat de interregionale mobiliteit van goederen en werknemers immers van het grootste belang is en het niet juist is om deze twee aspecten te mengen;

Dat de Raad daarom aanbeveelt om een apart punt te wijden aan de werkgelegenheid in de secundaire sector;

*Overwegende dat het GPDO zich op het vlak van logistieke activiteit focust op de openbare acties; dat dit niet tegenstrijdig is met privé-initiatieven zoals de logistieke centra die door grote commerciële distributiegroepen ontwikkeld zijn;*

*Dat het GPDO voorrang geeft aan de ontwikkeling van een stad en dus van een buurteconomie;*

*Dat het werd aangevuld over de kwestie van de ontwikkeling van het industrieel aanbod;*

### 3.5. De grote voorzieningen

Overwegende dat een reclamant het vreemd en op zijn minst verrassend vindt dat vermeld is: "De keuze voor de plaats voor het nieuwe stadion op parking C is kenmerkend voor het succes van het samenwerkingsfederalisme.";

Dat andere reclamanten menen dat het volkomen onterecht is om te doen voorkomen of de plaatsing van het stadion op parking C het symbool is voor een succesvolle federale samenwerking, als men alle weinig vruchtbare krachtmetingen kent die dit dossier veroorzaakt heeft;

De Commissie herhaalt haar advies over het GBP Heysel en stelt voor: "..... de sportieve bestemming te behouden, bijvoorbeeld in de vorm van een bicomunautaire structuur, als stadion bestemd voor de sportende jeugd (bv. Sportschool)"

*Overwegende dat het GPDO op dit punt gewijzigd is; dat het niet meer het op Parking C in te planten stadion vermeldt;*

### Ontwikkeling van samenhang met Pijler 4 mobiliteit

Considérant qu'un réclamant estime que cette stratégie doit impérativement être développée en s'assurant de sa concordance avec l'axe 4 consacré à la mobilité .

Qu'en effet, Il est impératif d'assurer une bonne accessibilité de la zone métropolitaine afin d'en développer l'attractivité économique ;

Que l'élaboration d'un plan de mobilité destiné à desservir un futur stade implanté sur le parking C aurait mérité plus qu'une dernière phrase dans cette stratégie ;

Considérant que la Ville de Bruxelles demande si un plan de mobilité complémentaire est prévu, autre que celui qui figure déjà dans l'étude d'incidence, et qui va le réaliser ?

*Considérant que le PRDD a été complété sur la question de l'organisation de la mobilité en relation avec l'aire métropolitaine au sein de l'Axe 4 ;*

#### **Glossaire / définitions / précisions**

Considérant que le Port de Bruxelles pour éviter la confusion demande de définir les termes suivants :

- zone portuaire : ZAPT telles que définies au PRAS territoire du canal : zone telle que délimitée sur la carte 2 ;
- zone du canal : le canal, les quartiers avoisinants (qu'ils soient portuaires ou non) et tout ce qui fait partie de cette logique socio-économique et urbaine ;
- axe du canal : l'axe structurant du canal ;

Considérant que Perspective demande que le PRDD précise et distingue les notions de tertiaire et de bureaux car l'activité du secteur tertiaire ne se concrétise pas exclusivement à travers des bureaux ;

Considérant que des réclamants estiment nécessaire de redéfinir les différentes activités reprises sous l'appellation d'industrie urbaine (indispensables à la ville) par une étude visant à les identifier à partir de critères spécifiques (besoins en surface, dont impact en matière d'emploi ;

Considérant que la Commune de Schaerbeek souligne que les nombreux différents types de zones commerciales répertoriées sur la carte ne font l'objet d'aucune définition dans le texte du

Overwegende dat een reclamant meent dat deze strategie beslist moet worden ontwikkeld met waarborging van de samenhang met Pijler 4 die is gewijd aan mobiliteit;

Dat het immers absoluut noodzakelijk is om een goede bereikbaarheid te waarborgen van het grootstedelijke gebied om de economische aantrekkingskracht daarvan te ontwikkelen;

Dat de uitwerking van een mobiliteitsplan voor de verbinding van een toekomstig stadion op parking C meer had verdiend dan een laatste zin in die strategie;

Overwegende dat de stad Brussel vraagt of een aanvullend mobiliteitsplan voorzien is, buiten het al in de effectrapportage vermelde plan en zo ja, wie dat gaat uitvoeren;

*Overwegende dat het GPDO werd aangevuld over de kwestie van de organisatie van de mobiliteit met betrekking tot het grootstedelijk gebied in Pijler 4;*

#### **Woordenlijst / definities / toelichtingen**

Overwegende dat de Haven van Brussel om verwarring te voorkomen verzoekt om de volgende termen te definiëren:

- havengebied: GHV zoals gedefinieerd in het GBP kanaalzone: gebied zoals aangegeven op kaart 2;
- kanaalgebied: het kanaal, de aangrenzende wijken (al dan niet havenwijken) en alles wat deel uitmaakt van dit sociaaleconomische en stedelijke systeem;
- kanaalas: de structurerende as van het kanaal;

Overwegende dat Perspective verzoekt om in het GPDO de begrippen tertiair en kantoren toe te lichten en daarin onderscheid te maken, want de activiteit van de tertiaire sector bestaat niet alleen uit kantoren;

Overwegende dat meerdere reclamanten het nodig achten om de verschillende activiteiten die onder de noemer stedelijke industrie vermeld zijn (onmisbaar voor de stad) te herdefiniëren op basis van een onderzoek om deze te identificeren op basis van specifieke criteria (behoefte aan oppervlakte, gevolgen voor de werkgelegenheid);

Overwegende dat de gemeente Schaerbeek erop wijst dat de talrijke verschillende op de kaart vermelde soorten handelsgebiedencommerciële zones, in de tekst van het GPDO nergens staan

## PRDD

Que cela nécessiterait de figurer dans un glossaire ;

Que la structure commerçante proposée est en effet peu compréhensible : elle fait état d'une situation existante mais non dynamique ou prospective.

*Considérant que le PRDD est complété par une liste des acronymes ;*

gedefinieerd;

Dat die in het glossarium zouden moeten worden opgenomen;

Dat de voorgestelde handelsstructuur niet zo duidelijk is: ze maakt melding van een bestaande maar niet van een dynamische of prospectieve situatie.

*Overwegende dat het GPDO wordt aangevuld met een lijst van afkortingen;*

**Axe 4****Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable****Généralités**

Considérant que la Commission régionale de la Mobilité (CRM) partage les objectifs du projet de PRDD de revoir la place de la voiture en ville, de réduire la congestion routière, d'améliorer la qualité des espaces publics et de réduire l'impact environnemental de la mobilité ;

Qu'elle apprécie aussi de lire que des investissements supplémentaires sont nécessaires pour développer les alternatives (transports publics et modes actifs) ;

Considérant que la CRM est cependant très critique sur :

- le manque de précision des constats et des objectifs tant dans les champs couverts que dans les chiffres, pourcentages ou la terminologie utilisés ;
- le choix d'objectifs stratégiques 1 qui ne prennent en compte -ou ne visent- qu'une partie des usagers et des usages ;
- le manque d'ambition des objectifs (moins ambitieux que ceux d'autres plans régionaux, par exemple ceux du Plan Air Climat Energie);
- la politique de repli sur soi car la Région ne dispose pas de tous les leviers nécessaires au développement d'une politique de mobilité efficace ;
- l'absence de programme d'actions : pas d'objectifs chiffrés, de budget, de timing détail ;

Considérant qu'un réclamant regrette le défaitisme dans les relations interrégionales (particulièrement avec la région flamande)

Considérant que le CES et qu'un réclamant appellent à l'amélioration de la mobilité en général à Bruxelles ;

Considérant que des réclamants relèvent que certaines politiques du PRDD sont de

**Pijler 4****Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling****Algemeen**

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) de doelstellingen deelt van het GewOP om de plaats van de auto in de stad te herbekijken, om de autodruk te verminderen, de kwaliteit van de openbare ruimten te verbeteren en de milieu-impact van de mobiliteit te beperken;

Dat ze ook graag leest dat extra investeringen noodzakelijk zijn om alternatieven te ontwikkelen (openbaar vervoer en actieve modi);

Overwegende dat de GMC evenwel zeer kritisch staat tegenover:

- het gebrek aan duidelijke vaststellingen en doelstellingen, zowel in de verschillende velden als in de gehanteerde cijfers, percentages en terminologie;
- de keuze voor strategische doelstellingen 1 die enkel rekening houden met een deel van de gebruikers en gebruiken, of die enkel op die zijn gericht;
- de weinig ambitieuze doelstellingen (minder ambitieus dan die van andere gewestelijke plannen, zoals die van het Lucht-Klimaat-Energieplan bijvoorbeeld);
- het beleid waarbij eenieder zich op zichzelf terugplooit aangezien het Gewest niet over alle nodige hefboomen beschikt om een efficiënt mobiliteitsbeleid te voeren;
- het uitblijven van een actieprogramma: geen becijferde doelstellingen, budget, gedetailleerde timing.

Overwegende dat een reclamant het défaitisme betreurt in de relaties tussen gewesten (vooral met het Vlaams Gewest);

Overwegende dat de ESR en een reclamant een oproep doen om de algemene mobiliteit in Brussel te verbeteren;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat bepaalde aspecten uit het beleid van het

compétences privées, d'autres publiques, sans propositions financières rendant le plan non crédible car flou et incomplet ;

Considérant qu'un réclamant avance que la mobilité a un rôle fondamental à jouer dans l'émergence de la ville de proximité et inversement ;

Qu'il ne s'agit que d'une ambition politique dont les enjeux sont connus depuis 20 ans ;

Considérant que des réclamants souhaiteraient circuler et stationner sans entrave ;

Considérant que des réclamants refusent la vision de mobilité prônée par le PRDD ;

Considérant que BM et des réclamants estiment indispensable de régler les problèmes de mobilité en préalable à tout nouveau développement ou à tout le moins, conditionnent davantage la densification à la présence d'une offre de mobilité satisfaisante, et ainsi éviter la création des problèmes ;

Considérant que la CRM, le CES, des réclamants plaident pour l'ajout d'un paragraphe « autocars » dans l'axe mobilité à baser sur l'étude en cours ;

*Considérant que le PRDD se base sur des constats publics ;*

*Que ce texte est destiné à donner une vision de long terme du développement territorial de la Région et est à ce titre rédigé de sorte d'être compréhensible du grand public ;*

*Considérant que le PRDD rappelle les grands constats qui l'amène à proposer sa vision pour la mobilité bruxelloise à l'horizon 2040 ;*

*Que cette vision et les objectifs du PRDD constituent les orientations stratégiques et politiques que le prochain Plan Régional de Mobilité doit intégrer sur la base d'une étude technique complète ;*

*Que le PRDD n'est donc pas le Plan Régional de Mobilité et ne doit donc pas être considéré comme tel ;*

*Que la vision et les objectifs du PRDD sont logiquement influencées par les constats faits de la*

GPDO private bevoegdheden zijn, andere dan weer publiek, zonder financiële voorstellen waardoor het plan weinig geloofwaardig is wegens vaag en onvolledig;

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat de mobiliteit een essentiële rol speelt bij het ontwikkelen van de buurtstad en ook omgekeerd;

Dat het om niet meer dan een politieke ambitie gaat, waarvan de uitdagingen al meer 20 jaar bekend zijn;

Overwegende dat enkele reclamanten zonder belemmeringen zouden willen rondrijden en parkeren;

Overwegende dat enkele reclamanten de door het GPDO vooropgestelde mobiliteitsvisie weigeren;

Overwegende dat BM en enkele reclamanten het essentieel vinden om eerst de mobiliteitsproblemen aan te pakken, vooraleer er nieuwe ontwikkelingen komen, of dat de verdichting toch minstens afhankelijk wordt gemaakt van een voldoende aanbod op vlak van mobiliteit, om zo extra problemen te vermijden;

Overwegende dat de GMC, de ESR en enkele reclamanten pleiten voor de toevoeging van een paragraaf "autocars" onder de pijler mobiliteit, op basis van de lopende studie;

*Overwegende dat het GPDO zich baseert op vaststellingen van de overheid;*

*Dat deze tekst een langetermijnvisie wil schetsen op de territoriale ontwikkeling van het Gewest en daarom zo werd opgesteld dat hij begrijpelijk is voor het grote publiek;*

*Overwegende dat het GPDO herinnert aan de vaststellingen waarop het zijn visie voor de Brusselse mobiliteit tegen 2040 gebaseerd heeft;*

*Dat deze visie en de doelstellingen van het GPDO de strategische en beleidsoriëntaties zijn die het volgende Gewestelijke Mobiliteitsplan moet opnemen op basis van een volledige technische studie;*

*Dat het GPDO dus niet het Gewestelijke Mobiliteitsplan is en dus niet als dusdanig moet worden gezien;*

*Dat de visie en de doelstellingen van het GPDO logischerwijs worden beïnvloed door de*

*situation existante ;*

*Que la réalité du paysage institutionnel belge et ses implications sur le fonctionnement de la mobilité bruxelloise sont des faits qu'il est indispensable de comprendre et de considérer ;*

*Que ce constat objectif ne doit pas être considéré comme une politique de repli sur soi ;*

*Que les leviers que la Région de Bruxelles-Capitale peut actionner sont ceux sur lesquels elle a la maîtrise et la compétence ;*

*Qu'au égard aux besoins, ces leviers doivent être actionnés en premier lieu ;*

*Que d'autres leviers existent et dépendent d'accords à trouver avec les autres niveaux de pouvoirs : région flamande, région wallonne, Etat fédéral ;*

*Que ces autres leviers sont considérés et que des objectifs sont formulés dans le PRDD en ce qui les concerne ;*

*Que, néanmoins, l'urgence impose de différencier les actions dont la Région bruxelloise a la maîtrise de celles qui doivent faire l'objet de négociations avec d'autres acteurs institutionnels ;*

*Que le PRDD ambitionne le développement du territoire bruxellois et de la mobilité en particulier en tenant compte de cette réalité ;;*

*Que la Région propose d'avancer immédiatement sur les sujets dont elle a seule la responsabilité*

*Que cette vision peut être contestée par certains réclamants ;*

*Que néanmoins, le Gouvernement confirme sa vision de mobilité ;*

*Que le Gouvernement vise à offrir une vision cohérente et coordonnée du développement territorial y compris de mobilité au travers des 4 axes du PRDD ;*

*Que le plan d'actions sera établi par le Plan Régional de Mobilité ;*

*Que le développement du territoire repose sur une organisation de la mobilité qui permet d'atteindre les objectifs fixés ;*

*Que la thématique spécifique des déplacements en autocar est désormais intégrée dans le PRDD.*

### **Public spécifique**

Considérant que des réclamants plaident pour que la politique bruxelloise, notamment en matière de mobilité ne renforce par l'isolement des

*vaststellingen in de bestaande toestand;*

*Dat de realiteit van het Belgische institutionele landschap en de gevolgen ervan voor het functioneren van de Brusselse mobiliteit feiten zijn die we moeten begrijpen en waar we rekening mee moeten houden;*

*Dat deze objectieve vaststelling niet mag worden beschouwd als een terugplooiing op zichzelf;*

*Dat de hefboomen die het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest kan aanwenden hefboomen zijn die het beheerst en die onder zijn bevoegdheden vallen;*

*Dat ten aanzien van de behoeften deze hefboomen in de eerste plaats moeten worden aangewend;*

*Dat er nog andere hefboomen bestaan die afhangen van akkoorden die moeten worden gesloten met de andere machtsniveaus: Vlaams Gewest, Waals Gewest, federale staat;*

*Dat deze andere hefboomen in aanmerking worden genomen en dat het GPDO er doelstellingen over formuleert;*

*Dat er echter een onderscheid moet worden gemaakt tussen de acties die het Brussels Gewest beheerst en diegene waarvoor het moet onderhandelen met andere institutionele actoren;*

*Dat het GPDO de ambitie koestert om het Brusselse grondgebied, en de mobiliteit in het bijzonder, te ontwikkelen met inachtnaam van deze realiteit;*

*Dat het Gewest voorstelt om onmiddellijk over te gaan tot de onderwerpen waarvoor het alleen bevoegd is;*

*Dat deze visie door bepaalde reclamanten wordt betwist;*

*Dat de Regering echter haar mobiliteitsvisie bevestigt;*

*Dat de Regering een coherente en gecoördineerde visie wil geven op de territoriale ontwikkeling, incl. de mobiliteit, via de 4 pijlers van het GPDO;*

*Dat het actieplan zal worden opgesteld door het Gewestelijke Mobiliteitsplan;*

*Dat de ontwikkeling van het grondgebied steunt op een mobiliteitsorganisatie die de gestelde doelen kan halen;*

*Dat het specifieke thema van de verplaatsingen per autocar werden opgenomen in het GPDO.*

### **Specifiek publiek**

Overwegende dat de reclamanten ervoor pleiten dat het Brussels beleid op vlak van mobiliteit het isolement van oudere personen niet versterkt, of

personnes âgées ou ne complique pas la vie des handicapés ou des professionnels de santé ;

Considérant que la CRM, le CES, des Communes, un réclamant appelle à ce que l'accessibilité PMR considéré dans le PRDD y compris en matière de stationnement ;

Qu'un autre réclamant demande à un contrôle accru des plaques d'immatriculation PMR ;  
Qu'un réclamant appelle à modifier le texte p 97 en ajoutant : « aucune ligne de bus, de tram, de métro ou de train n'est aujourd'hui totalement accessible aux PMR en autonomie » et p 103 au dernier alinéa « développer des emplacements de stationnement en suffisance pour les personnes handicapées afin de desservir tous les bâtiments recevant du public (administratif, sportif, culturel, etc.) » ;

Considérant qu'un réclamant propose d'ajouter au PRDD une réflexion sur le trafic généré par les parents-taxi ;

*Considérant que le PRDD prône la ville inclusive ;*

*Que les conditions de vie des plus fragiles et notamment des personnes âgées et des PMR et leurs conditions de déplacements font l'objet d'une attention particulière de la part du PRDD ;*

*Que certaines dispositions, telles que l'intégration des dispositifs d'accessibilité PMR par exemple, ne dépendent pas du PRDD mais d'autres outils (RRU notamment) ;*

*Que l'accessibilité des bâtiments publics aux PMR est une obligation ;*

*Que la thématique particulière des parents-taxi ne relève pas du PRDD de portée générale.*

### **Nouvelles mobilités**

Considérant que le CERBC, la CRM, que des réclamants regrettent que les innovations (tant des véhicules que des usages) n'aient pas été prises en compte et appellent à y recourir ;

Considérant que des réclamants déplorent notamment l'absence d'infrastructure de recharge (y compris pour les VAE) dans tout le territoire ;

het leven van mensen met een handicap of van de gezondheidswerkers niet bemoeilijkt;

Overwegende dat de GMC, de ESR, enkele gemeenten en een reclamant een oproep doen opdat in het GPDO rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor PBM, ook op vlak van parkeergelegenheid;

Dat een andere reclamant een strengere controle vraagt van de nummerplaten voor PBM;

Dat een reclamant vraagt om de tekst op p. 97 te wijzigen en er het volgende aan toe te voegen: "geen enkele bus-, de tram-, metro- of treinverbinding is op vandaag volledig en autonoom toegankelijk voor PBM" en p. 103 in de laatste alinea "voldoende parkeerplaatsen voorzien voor personen met een handicap om alle openbare gebouwen (administratieve, sport-, cultuur- ... infrastructuur) te bedienen.";

Overwegende dat een reclamant voorstelt om in het GPDO een bedenking toe te voegen over het verkeer dat door ouders die hun kinderen naar school voeren wordt gegenereerd;

*Overwegende dat het GPDO het idee verdedigt van een inclusieve stad;*

*Dat de leefomstandigheden van de kwetsbare personen, en met name van de ouderen en PBM, en hun verplaatsingsvoorwaarden bijzondere aandacht genieten in het GPDO;*

*Dat sommige maatregelen, zoals de integratie van de toegankelijkheidssystemen voor PBM, niet onder het GPDO vallen maar onder andere instrumenten (met name de GSV);*

*Dat openbare gebouwen verplicht toegankelijk moeten zijn voor PBM;*

*Dat het specifieke thema van de ouders die hun kinderen naar school voeren niet onder het GPDO valt dat een algemeen plan is.*

### **Nieuwe mobiliteit**

Overwegende dat de RLBHG, de GMC en enkele reclamanten betreuren dat geen rekening is gehouden met innovaties (zowel op vlak van voertuigen als van gebruiken) en ze doen een oproep om dit wel te doen;

Overwegende dat de reclamanten o.m. het gebrek aan laadinfrastructuur (ook voor elektrische fietsen) betreuren, en dit op het hele



Considérant qu'un réclamant considère que le PRDD doit accompagner l'essor d'un parc automobile non polluant ;

Considérant que des réclamants appellent à des actions pour limiter le trafic et suggèrent de s'inspirer de modèle étrangers ;

Considérant que BM souhaite que le PRDD soutienne le développement des services de mobilité qui permettent d'orienter les choix et comportements vers une société où il est aisé de se déplacer sans posséder soi-même son propre véhicule ;

*Considérant que le PRDD a été complété pour traiter les innovations en matière de mobilité ;*

*Que le PRDD soutient désormais le développement des services de mobilité en ce compris les dispositifs techniques liés aux nouvelles technologies de mobilité (Véhicule électrique...) qui joueront un rôle important à l'avenir et qui permettront de limiter le nombre de véhicules en ville.*

### **Attractivité économique**

Considérant que le CES estime impératif d'assurer une bonne accessibilité de la zone métropolitaine pour en développer l'attractivité économique ;

Considérant que le CES, la Commune de Schaerbeek, des réclamants estiment que l'axe 3 et les pôles de développement prioritaire doivent impérativement être développés en s'assurant de leur concordance avec l'axe 4 consacré à la mobilité ;

Considérant que des réclamants demandent à ce que le texte intègre les besoins des PME, de l'économie de proximité notamment en matière de mobilité ;

Qu'ils jugent la politique anti-voiture coûteuse pour la collectivité, contreproductive pour les commerçants et les recettes fiscales ;

*Considérant que l'accessibilité de Bruxelles , qui profitera à tous les usagers de la Région, en ce*

grondgebied;

Overwegende dat een reclamant vindt dat het GPDO de ontwikkeling van een milieuvriendelijk automobielpark moet begeleiden;

Overwegende dat de reclamanten een oproep doen om acties te ondernemen om het verkeer te verminderen en stellen voor om zich daarvoor te inspireren op buitenlandse modellen;

Overwegende dat BM wil dat het GPDO de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten ondersteunt, op basis waarvan keuzes en gedragingen kunnen worden gestuurd in de richting van een samenleving waar men zich makkelijk kan verplaatsen zonder zelf een voertuigen te bezitten;

*Overwegende dat het GPDO werd aangevuld en ook innovaties integreert op het vlak van mobiliteit;*

*Dat het GPDO de ontwikkeling steunt van mobiliteitsdiensten, met inbegrip van de technische systemen verbonden aan de nieuwe mobiliteitstechnologieën (elektrische voertuigen, ...), die in de toekomst een belangrijke rol zullen vervullen en het aantal voertuigen in de stad zullen beperken.*

### **Economische aantrekkingskracht**

Overwegende dat het volgens de ESR essentieel is om het hoofdstedelijke gebied goed bereikbaar te houden om het ook economisch aantrekkelijk te maken;

Overwegende dat de ESR, de Gemeente Schaerbeek en enkele reclamanten menen dat de ontwikkeling van pijler 3 en van de prioritaire ontwikkelingspolen absoluut moet zijn afgestemd op pijler 4 die aan de mobiliteit is gewijd;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen dat de tekst rekening houdt met de noden van de KMO's en van de buurteconomie, met name op vlak van mobiliteit;

Dat ze het anti-autobeleid duur vinden voor de collectiviteit, contraproductief voor de handelaars en de fiscale inkomsten;

*Overwegende dat de bereikbaarheid van Brussel, die ten goede zal komen aan alle gebruikers van*

*compris au tissu économique et artisanal et de sa métropole est une priorité pour le PRDD ;*

*Que la vision du développement du territoire défendue dans l'axe 1, l'axe 3 et l'axe 4 défendent l'accessibilité du territoire pour les habitants et pour les activités ;*

*Que le PRDD ne prône pas de politique « anti » mais vise une politique de mobilité efficace en termes de temps de parcours, de capacité et de confort.*

### **Multimodalité**

Considérant qu'un réclamant rappelle son soutien, le rôle des Plans de Déplacements d'Entreprise et sa volonté de contribuer par cet outil à une meilleure mobilité à Bruxelles dans l'intérêt de tous ;

Considérant que le CERBC que des réclamants jugent qu'il faudrait investir dans l'infrastructure favorisant la multimodalité, la pratique du vélo, la verdurisation des voiries ;

Considérant que des réclamants accueillent favorablement la promotion de la multimodalité ; Que BM, des réclamants soulignent que cette dimension n'est pas suffisamment présente dans le texte, les mesures n'étant que monomodale ;

Considérant que BM invite le PRDD à repenser la multimodalité en fonction de l'étude sur la spécialisation des voiries qui définit des principes de complémentarité et de transversalité ;

Que BM propose une vision selon laquelle le territoire régional est pensé à 3 échelles :

- Centre-ville privilégiant les modes actifs, les transports en commun et l'accès limité (activités, résidents) ;
- Zones de 1ère et 2de couronne maillées par un réseau Transports en commun tangentiel, en roclades favorisant le rabattement et par des liaisons vélo performantes, un maillage routier préservant les quartiers du transit,
- Zones périphériques dans lesquelles les déplacements en direction du centre sont

*het Gewest en dus ook aan het economische en ambachtelijke weefsel, en van haar grootstad een prioriteit is voor het GPDO;*

*Dat volgens de visie op de ontwikkeling van het grondgebied die wordt verdedigd in de pijlers 1, 3 en 4 het grondgebied bereikbaar moet zijn voor de inwoners en voor de activiteiten;*

*Dat het GPDO niet pleit voor een "anti-autobeleid" maar voor een efficiënt mobiliteitsbeleid op het vlak van traject, capaciteit en comfort.*

### **Multimodaliteit**

Overwegende dat een reclamant zijn steun herhaalt, de rol van de bedrijfsvervoersplannen en zijn wil om met dit middel bij te dragen tot een betere mobiliteit in Brussel in het belang van iedereen;

Overwegende dat de RLBHG, dat enkele reclamanten menen dat moet worden geïnvesteerd in infrastructuur dat de multimodaliteit, het gebruik van de fiets, groenere wegen, ... bevordert;

Overwegende dat enkele reclamanten het bevorderen van de multimodaliteit toejuichen; Dat BM en enkele reclamanten benadrukken dat deze dimensie niet voldoende aan bod komt in de tekst, omdat de maatregelen enkel monomodaal zijn;

Overwegende dat BM het GPDO vraagt opnieuw na te denken over de multimodaliteit in functie van de Studie wegenspecialisatie, die principes op vlak van complementariteit en transversaliteit bepaalt;

Dat BM een visie voorstelt waarbij het gewestelijk grondgebied in 3 niveaus wordt ingedeeld:

- Het stadscentrum met de nadruk op actieve modi, openbaar vervoer en beperkte toegankelijkheid (activiteiten, bewoners);
- Gebieden van de 1ste en 2de kroon die met elkaar verbonden zijn via een tangenciaal netwerk van het openbaar vervoer, met ringwegen en uitwijklijnen, en via efficiënte fietsverbindingen, en een netwerk van wegen die de wijken van doorgaand verkeer behoeden;
- Randgebieden waar de verplaatsingen richting centrum met het openbaar vervoer of op een

effectués avec les transports publics ou de façon multimodale avec des solutions de rabattement vers les transports publics les plus performants ou les modes actifs et les déplacements en véhicules privés pour se rendre dans la Région se font en utilisant le réseau primaire ;

Considérant, au contraire, que des réclamants appellent à une transformation des grandes infrastructures en boulevards urbains laissant une place aux modes actifs ;

Considérant que le CES prône une approche multimodale, équilibrée et assurant la desserte métropolitaine, régionale que locale et propose de rejeter les visions partielles, monomodales et les solutions juxtaposées ;

*considérant que le PRDD s'inscrit pleinement dans une organisation multimodale de la mobilité ;*

*Que la vision 2040 vise à accompagner les usagers de la Région, résident ou non, à utiliser le - ou en combinaison- les modes de transport les plus pertinents et les plus efficaces dans leurs déplacements ;*

*Que l'accent est donc mis sur la multimodalité, les modes de déplacements actifs et sur des réseaux de transports en commun maillés, spécialisés selon leur fonction et le développement de services de mobilité ;*

*Que l'intégration de la multimodalité aux voiries s'entend également comme l'amélioration des caractéristiques environnementales (plantations...) des voies ;*

*Que le PRDD présente une vision de la mobilité basée sur 3 échelles :*

- Échelles internationale et nationale,
- Échelle du bassin de vie,
- Échelle locale ;

*Que le Gouvernement construit son projet territorial de mobilité sur un cadre de mobilité de référence, les corridors, squelette de la mobilité à Bruxelles, indiquant le maillage de mobilité multimodale de base en termes de :*

1. transports en commun de haute capacité (train, métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service),
2. voiries structurantes multimodales,
3. réseau cyclable principal.

multimodale manier gebeuren, met oplossingen om terug te vallen op het meest efficiënte openbaar vervoer of actieve modi, en op verplaatsingen met personenwagens om zich via het primaire netwerk binnen het Gewest te begeven;

Overwegende daarentegen dat de reclamanten een oproep doen om de grote infrastructuur om te vormen tot stadsboulevards met plaats voor de actieve modi;

Overwegende dat de ESR voorstander is van een evenwichtige multimodale aanpak, die voor een hoofdstedelijke, regionale en lokale ontsluiting zorgt en dat hij voorstelt de partiële, monomodale en aaneengesloten oplossingen te verwerpen;

*Overwegende dat het GPDO ten volle pleit voor een multimodale organisatie van de mobiliteit;*

*Dat de visie 2040 erin bestaat om de gebruikers van het Gewest, ongeacht of ze inwoner zijn of niet, te begeleiden om voor hun verplaatsingen de meest relevante en de meest efficiënte verplaatsingswijzen – of een combinatie daarvan – te gebruiken;*

*Dat het accent dus wordt gelegd op multimodaliteit, actieve verplaatsingswijzen en gemaasde openbaarvervoersnetten, gespecialiseerd naargelang hun functie, en de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten;*

*Dat de integratie van de multimodaliteit van de wegen ook een verbetering inhoudt van de milieukeurmerken (beplantingen ...) van de wegen;*

*Dat het GPDO een mobiliteitsvisie geeft gebaseerd op drie schalen:*

- internationale en nationale schaal,
- schaal van het levensbekken,
- lokale schaal;

*Dat de Regering haar territoriale mobiliteitsproject steunt op een referentiemobiliteitskader, de corridors, het geraamte van de Brusselse mobiliteit en het multimodale basismobiliteitsnet aangeeft in terme van :*

1. Openbaar vervoer met een hoge capaciteit (trein, metro, tram, bus met hoog dienstniveau),
2. structurerende en multimodale wegen,

### 3. belangrijkste fietsersnet.

#### PRM

Considérant que des réclamants estiment qu'il manque un plan de mobilité global ambitieux ;

Considérant que Bruxelles Mobilité, le CERBC appellent le PRDD à se référer aux mesures du PRM pour la définition des objectifs précis de répartition modale en lien avec les mesures opérationnelles définies ;

Considérant que la CRM se questionne sur le marge de manœuvre du futur PRM par rapport au PRDD ;

Considérant que le CES, BM, le CERBC, des réclamants demandent qu'il soit veillé à l'articulation et la cohérence entre ces deux plans et notamment que les objectifs fixés à moyen (2025) et long terme (2040) dans le PRDD n'entravent pas la mise en œuvre des mesures qui seront prises dans le PRM ;

Considérant que les Communes d'Ixelles et de WSP demandent à contribuer à l'élaboration du plan régional de mobilité qui modélisera les orientations données par le PRDD ;

Considérant qu'un réclamant appelle à une prise en compte des potentiels ICT dans le PRDD et donc dans le PRM ;

Considérant que BM rappelle que le PRM est en cours d'élaboration sur base d'une démarche participative ;

Considérant que BM rappelle que le PRM portera une vision réaliste, chiffrée mettant en évidence les leviers d'action et que le PRDD devrait s'enrichir de ces constats ;

Considérant que des Communes, des réclamants s'étonnent du calendrier d'élaboration du PRM et de son articulation avec le PRDD dont il est également le complément ;

#### GMP

Overwegende dat de reclamanten menen dat het ontbreekt aan een ambitieus globaal mobiliteitsplan;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit, de RLBHG een oproep doen naar het GPDO om zich te baseren op de maatregelen uit het GMP voor het bepalen van de precieze doelstellingen van de modale verdeling t.o.v. de bepaalde operationele maatregelen;

Overwegende dat de GMC zich vragen stelt over de manoeuvreerruimte van het toekomstige GMP t.o.v. het GPDO;

Overwegende dat de ESR, BM, de RLBHG en enkele reclamanten vragen dat beide plannen op elkaar worden afgestemd, en met name dat de op middellange (2025) en lange (2040) termijn in het GPDO bepaalde doelstellingen de toepassing van de in het GMP bepaalde maatregelen niet belemmeren;

Dat de Gemeenten Elsene en SPW vragen een bijdrage te mogen leveren tot het opstellen van het gewestelijk mobiliteitsplan dat de in het GPDO bepaalde richtingen zal modelleren;

Overwegende dat een reclamant vraagt om rekening te houden met het ICT potentieel in het GPDO en dus in het GMP;

Overwegende dat BM erop wijst dat het GMP momenteel wordt opgesteld op basis van een participatieve aanpak;

Overwegende dat BM eraan herinnert dat het GMP een realistische en becijferde visie zal bevatten, waarin de hefboomen worden benadrukt en dat het GPDO uit deze vaststellingen inspiratie zal kunnen halen;

Overwegende dat de gemeenten en enkele reclamanten zich verbazen over de kalender voor het opstellen van het GMP en de afstemming ervan op het GPDO, waarvan het ook een complement is;

Qu'un réclamant rappelle les liens entre PRD, PRAS, PRM et la nécessité de modifier le PRAS suite au PRDD au moins en ce qui concerne la mobilité ;

Considérant qu'un réclamant plaide pour l'élaboration d'un plan de circulation axé sur les besoins régionaux, non sur ses flux ;

Considérant que des Communes accueillent favorablement les travaux concernant le PRM ;

Considérant que BE constate les objectifs du PRDD en matière de part modale ferroviaire sont ambitieux et appelle la Région à en définir les objectifs dans le PRM pour peser dans les négociations ;

*Considérant que le PRDD est le plan faitier comprenant une section dédiée à la smart city ;*

*Qu'il définit la vision pour le développement de la ville ;*

*Que la mobilité est une des composantes fondamentales du projet de ville ;*

*Que le PRDD se doit donc de définir les grandes lignes stratégiques en matière de mobilité ;*

*Que le PRM est le plan de mobilité qui traduit les lignes stratégiques dictées par le PRDD en mesures et actions ;*

*Qu'il n'y a donc pas d'incohérence, ni d'entrave entre le PRDD et le PRM.*

### **Nuisances**

Considérant que le CERBC, BM et des réclamants plaident pour qu'un lien soit fait entre « congestion comme plus grand défi de la mobilité » et « impact sur l'environnement et la santé des Bruxellois et sur l'environnement » ;

Que le CERBC note que le PRDD ne mentionne en tout état de cause pas les coûts en matière de santé ou de pollution de l'air ;

Considérant qu'un réclamant juge qu'avec un plan de mobilité ambitieux la santé publique (et les coûts de santé afférents) s'en trouverait amélioré du fait d'une meilleure qualité de l'air, plus de cyclistes ;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des niveaux alarmants de trafic, de polluants, d'impact sur la vie urbaine, sur le stress et la santé des

Dat een reclamant wijst op de banden tussen het GewOP, het GBP, het GMP en de noodzaak om het GBP te wijzigen na het GPDO, toch tenminste wat de mobiliteit betreft;

Overwegende dat een reclamant pleit voor het opstellen van een verkeersplan, gericht op de regionale behoeften, niet op zijn stromen;

Overwegende dat de gemeenten de werkzaamheden rond het GMP toejuichen;

Overwegende dat LB vaststelt dat de doelstellingen van het GPDO wat het modale deel van het spoorvervoer betreft ambitieus zijn; LB doet een oproep aan het Gewest om er de doelstellingen van te bepalen in het GMP om op de onderhandelingen te kunnen wegen;

*Overwegende dat het GPDO het overkoepelende plan is dat ook een deel wijdt aan de smart city;*

*Dat het de visie bepaalt voor de ontwikkeling van de stad;*

*Dat mobiliteit een van de fundamentele componenten is van het stadsproject;*

*Dat het GPDO dus de grote strategische lijnen bepaalt op het vlak van mobiliteit;*

*Dat het GMP het mobiliteitsplan is dat de strategische lijnen van het GPDO omzet in maatregelen en acties;*

*Dat er dus geen incoherentie, geen belemmering is tussen het GPDO en het GMP.*

### **Overlast**

Overwegende dat de RLBHG, BM en enkele reclamanten pleiten om de "congestie als grootste uitdaging op vlak van mobiliteit" te koppelen aan de "impact op het milieu en de gezondheid van de Brusselaars en op het milieu";

Dat de RLBHG erop wijst dat het GPDO alvast niets zegt over de kosten op vlak van volksgezondheid en luchtvervuiling;

Overwegende dat een reclamant meent dat met een ambitieus mobiliteitsplan de volksgezondheid (en ook de daaraan gekoppelde gezondheidskosten) er wel bij zouden varen door de betere luchtkwaliteit, meer fietsers;

Overwegende dat de reclamanten zich zorgen maken om de alarmerende niveaus van verkeersdruk, verontreinigde stoffen, impact op

Bruxellois ;

Que des réclamants rappellent le dépassement des seuils de polluants et la possible augmentation des concentrations liées aux nouveaux arrivants ;

Considérant que des réclamants pensent que la diminution du trafic entrainera une amélioration de la qualité de l'air ;

Considérant que des réclamants demandent l'interdiction des véhicules particuliers Diesel ;

Considérant qu'un réclamant souhaite une ville dans laquelle la mobilité ne génère pas de nuisances sonores (dont les sirènes) ;

Considérant qu'un réclamant appelle à ce que le PRDD axe ses efforts sur la lutte contre la pollution plutôt que contre le mode automobile ;

Considérant qu'un réclamant aimerait voir le trafic aérien étudié par le PRDD notamment en tant que mobilité productrice de nuisances pour les Bruxellois ;

Considérant que le CERBC évalue négativement la non transcription dans le PRDD des chiffres relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> et autres polluants ;

*Considérant que le PRDD rappelle le rôle important de la mobilité telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui, son caractère fortement tributaire des carburants hydrocarbures et son impact sur la qualité de l'air, sur l'environnement en général et sur la santé ;*

*Que l'objectif du PRDD est d'améliorer la qualité de l'air et la réduction des nuisances générées par la mobilité par le biais d'une vision ambitieuse permettant de réduire les émissions de polluants dû au transport ;*

*Que le PRDD énonce dans son axe 2 ses ambitions en matière de qualité de l'air en ce compris suite à l'instauration d'une zone de basse émissions limitant l'accès aux voiries régionales aux véhicules les plus polluants ;*

*Qu'il rappelle que la Région a adopté en juin 2016 son Plan Air-Climat-Energie et mettra en œuvre des actions multisectorielles en vue d'améliorer la qualité de l'air ;*

het stadsleven, op de stress en op de gezondheid van de Brusselaars;

Dat de reclamanten wijzen op het overschrijden van vervuilingsspieken en op de mogelijke verhoging van de concentraties als gevolg van de nieuwkomers;

Overwegende dat de reclamanten menen dat minder verkeer zal leiden tot een betere luchtkwaliteit;

Overwegende dat enkele reclamanten een verbod vragen op personenwagens die op diesel rijden;

Overwegende dat een reclamant een stad wenst waar de mobiliteit niet voor geluidsoverlast zorgt (zoals sirenes);

Overwegende dat een reclamant wenst dat het GPDO zijn inspanningen richt op de bestrijding van de vervuiling en minder tegen het autogebruik;

Overwegende dat een reclamant wil dat het GPDO het luchtverkeer bestudeert, en vooral als bron van geluidsoverlast voor de Brusselaars;

Overwegende dat de RLBHG negatief staat tegenover het niet-inschrijven in het GPDO van de cijfers met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere verontreinigde stoffen;

*Overwegende dat het GPDO herinnert aan de belangrijke rol van de mobiliteit zoals ze vandaag wordt beoefend, aan het feit dat die sterk afhankelijk is van de fossiele brandstoffen en aan de impact van deze mobiliteit op de luchtkwaliteit, op het leefmilieu in het algemeen en op de gezondheid;*

*Dat het GPDO de luchtkwaliteit wil verbeteren en de overlast gegenereerd door de mobiliteit wil verminderen door een ambitieuze visie die erop gericht is de emissie van vervuilende stoffen door het verkeer te verlagen;*

*Dat het GPDO in zijn pijler 2 zijn ambities aangeeft op het vlak van luchtkwaliteit, ook na de invoering van een lage-emissiezone die de toegang tot de gewestwegen beperkt voor de meest vervuilende voertuigen;*

*Dat het eraan herinnert dat het Gewest in juni 2016 het Lucht-Klimaat-Energieplan heeft goedgekeurd en multisectorale acties zal ondernemen om de luchtkwaliteit te verbeteren;*

*Qu'une des mesures phare de ce plan consiste en la mise en place, sur l'ensemble de la Région bruxelloise (exception faite du Ring) d'une zone de basse émission ;*

*Que cette zone a pour but, en interdisant la circulation dans le territoire régional aux véhicules les plus polluants, d'améliorer structurellement la qualité de l'air pour l'ensemble des habitants de Bruxelles ;*

*Que l'axe 2 du PRDD précise que la Région limitera les nuisances sonores ;*

*Que les sources principales de bruit sont liées au transport (lroute, rail ou transport aérien) ;*

*Que pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé, le PRDD précise que la lutte contre le bruit issu du transport reste prioritaire.*

### **Définitions / Objectifs**

Considérant que le CES prend acte de la non-atteinte persistante de l'objectif de réduction du trafic et demande un constat chiffré et scientifique permettant de prendre les bonnes décisions ;

Qu'il demande une définition de quand un déplacement en voiture est « adapté » ;

Que des réclamants souhaitent que le RIE tienne compte des ambitions du PRD 2002 et de l'actuel ;

Que la CRM, le CES et un réclameur demandent que le PRDD et le RIE précisent que l'usage automobile a « stagné » plutôt qu'« a significativement baissé » ;

Considérant que la CRM demande des objectifs stratégiques plus globaux dans le texte et d'objectifs de mobilité garantissant l'accessibilité à tous en limitant les impact négatifs de la mobilité ;

Considérant que la CRM, le CERBC et le CES et des réclamants appellent à un constat plus précis, à l'usage de définitions – notamment des Bruxellois – et données de base actualisée et à montrer l'historique ;

Que la CRM, le CERBC, le CES, Bruxelles Environnement, BM, des Communes et des

*Dat een van de belangrijkste maatregelen van dit plan erin bestaat om in het hele Brusselse Gewest (behalve op de Ring) een lage-emissiezone in te voeren;*

*Dat deze zone zich tot doel stelt, door op het gewestelijke grondgebied het verkeer van de meest vervuilende voertuigen te verbieden, om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren voor alle inwoners van Brussel;*

*Dat pijler 2 van het GPDO preciseert dat het Gewest de geluidsoverlast zal beperken;*

*Dat de belangrijkste bronnen van geluidsoverlast zijn verbonden aan het verkeer (weg-, spoor- en luchtverkeer);*

*Dat het GPDO preciseert dat, om de doelstellingen te bereiken, de bestrijding van de geluidsoverlast afkomstig van het verkeer prioritair blijft.*

### **Definities / Doelstellingen**

Overwegende dat de ESR nota neemt van het feit de doelstelling om het verkeer te verminderen nog altijd niet wordt gehaald en vraagt een becijferde en wetenschappelijke balans op basis waarvan de juiste beslissingen kunnen worden getroffen;

Dat hij een definitie vraagt van het moment waarop een verplaatsing met de auto is "aangepast";

Dat de reclamanten willen dat het MER rekening houdt met de ambities van het GewOP 2002 en met die van het huidige GewOP;

Dat de GMC, de ESR en een reclamant vragen dat het GPDO en het MER verduidelijken dat het autogebruik "stagneert" en niet "gevoelig is gedaald";

Overwegende dat de GMC meer globale strategische doelstellingen in de tekst vraagt en doelstellingen inzake mobiliteit die de toegankelijkheid van eenieder garanderen, door de negatieve impact van de mobiliteit te beperken;

Overwegende dat de GMC, de RLBHG, de ESR en enkele reclamanten een oproep doen tot meer nauwkeurige vaststellingen, het gebruik van definities - met name van de Brusselaars - en geactualiseerde basisgegevens, en om ook de historiek te tonen;

Overwegende dat de GMC, de RLBHG, de ESR, Leefmilieu Brussel, BM, gemeenten en enkele

réclamants demandent la définition d'objectifs de mobilité précis et explicites (maintien du trafic, diminution) concernant l'ensemble des déplacements, les parts modales ou certains tels que l'usage de la voiture par les Bruxellois quitte à le présenter comme les recommandations du RIE ou à les illustrer ;

Que la CRM, des réclamants pointent que les objectifs indiqués ne sont pas chiffrés et moins ambitieux que ceux d'IRIS 2 ;

Considérant que le CES, la CRM, BM, que des réclamants regrettent que le plan manque de vision, d'ambitions, de réalisme ou de précisions ;

Que des réclamants aimeraient que l'objectif de – 20 % de trafic soit explicité et conduise à minima à une réduction de 20% sur tous les types de trafic automobile ;

Que BM et ces réclamants s'inquiètent du lien entre l'objectif de – 20 % de trafic dû à la navette et l'objectif global de -15% ;

Que plusieurs réclamants demandent un objectif plus ambitieux de réduction du trafic ;

Que BM souhaite que le PRDD précise les objectifs de réduction de trafic hors des HP ;

Que BM et des réclamants plaident pour un objectif à long terme (2040) ;

Considérant que le CES, la CRM, le CERBC, BM et des réclamants demandent la réintroduction d'un objectif visant la diminution des kilomètres parcourus en plus d'un objectif global ;

Considérant que des réclamants estiment que la définition d'objectifs chiffrés de réduction n'est pas réaliste dans un contexte de croissance démographique et de souhait de prospérité des entreprises ;

Qu'un réclamant considère qu'il devrait porter sur un objectif chiffré de réduction de la congestion ;

Que la CRM, BM et des réclamants souhaitent une vision transversale et partenariale de la mobilité tant dans le texte que dans les mesures proposées ;

reclamanten vragen om nauwkeurige en expliciete mobiliteitsdoelstellingen (behoud van het verkeer, daling) te bepalen met betrekking tot alle verplaatsingen, het modale deel of bepaalde, zoals het gebruik van de auto door de Brusselaars, ook al worden ze dan maar voorgesteld als aanbevelingen van het MER of worden ze maar geïllustreerd;

Dat de GMC en enkele reclamanten erop wijzen dat de opgegeven doelstellingen niet becijferd en minder ambitieus zijn dan die uit IRIS 2;

Overwegende dat de ESR, de GMC, BM en enkele reclamanten betreuren dat het in het plan ontbreekt aan visie, ambitie, de realiteitszin of verduidelijkingen;

Dat de reclamanten zouden willen dat de daling met 20 % van het verkeer nader wordt uitgewerkt en leidt tot een vermindering met minstens 20% op alle types autoverkeer;

Dat BM en enkele reclamanten zich zorgen maken om de band tussen de doelstelling van – 20 % verkeer als gevolg van het pendelverkeer en de globale doelstelling van -15%;

Dat verschillende reclamanten meer ambitieuze doelstellingen vragen voor een vermindering van het verkeer;

Dat BM wil dat het GPDO doelstellingen bepaalt wat een daling van het verkeer buiten de spitsuren betreft;

Dat BM en de reclamanten pleiten voor een doelstelling op lange termijn (2040);

Overwegende dat de ESR, de GMC, de RLBHG, BM en enkele reclamanten bovenop een globale doelstelling, de herinvoering van een doelstelling vragen die streeft naar een daling van het aantal afgelegde kilometers.

Overwegende dat de reclamanten menen dat het bepalen van becijferde doelstellingen niet realistisch is binnen een context van bevolkingsgroei en het verlangen naar welvaart van de bedrijven;

Dat een reclamant meent dat dit zou moeten gaan over een becijferde doelstelling van het verminderen van de congestie;

Dat de GMC, BM en enkele reclamanten een transversale en op partnership gebaseerde visie willen van de mobiliteit, zowel in de tekst als in de voorgestelde maatregelen;



Considérant que BM et que des réclamants jugent que l'organisation de l'axe mobilité devrait donner toute son importance au lien entre développement et mobilité en particulier à proximité des petites gares ;

Qu'un réclamation appelle plutôt à ne pas densifier les quartiers les plus denses à proximité des lignes de métro mais plutôt de répartir les nouveaux projets de logement de manière équilibrée sur base d'une desserte en Transports en commun maillée ;

Considérant que la Commune de Koekelberg, souligne qu'une densification maîtrisée des quartiers résidentiels, nécessite qu'une ligne de transport en commun soit non seulement définie mais réalisée préalablement ;

Que la création d'une ligne de tram permettrait d'ailleurs de répondre plus rapidement aux déplacements du public que la création d'une ligne de métro à l'horizon 2040 ;

Considérant qu'ainsi la Commune d'Anderlecht estime qu'une densification maîtrisée de la moyenne ceinture Ouest sur Anderlecht (rue René Henry, rue de la Compétition, le boulevard Maria Groeninckx de May, le boulevard de la Grande Ceinture et le boulevard Louis Mettwie) nécessite qu'une ligne de transport en commun soit non seulement définie mais réalisée préalablement ;

Qu'il en va de même pour le Westland (identifié par le PRDD comme pôle de seconde couronne), appelé à devenir un lieu de plus grande intensité urbaine ;

Considérant que perspective.brussels et des réclamants s'interrogent sur la hiérarchie et le développement dévolu à la voiture, à ses alternatives ne sont que des mesures transitoires de moindre importance et dont l'ordre devrait être interchangés ;

Considérant que des réclamants souhaitent que l'indicateur de la pollution en PM soit celui mesurant les PM2.5 (particulièrement nocives) plutôt que les PM10 ;

Qu'ils appellent à ce que le PRDD prenne pour objectif le principe « STOP » ;

Considérant que le CES estime que la hiérarchie

Overwegende dat BM en enkele reclamanten vinden dat bij de organisatie van de pijler mobiliteit alle aandacht zou moeten uitgaan naar de band tussen ontwikkeling en mobiliteit, vooral dan in de buurt van de kleine stations;

Dat een reclamant dan weer een oproep doet om niet nog meer bewoners aan te trekken naar de dichtstbevolkte wijken vlakbij metrostations maar de nieuwe huisvestingsprojecten op een meer evenwichtige manier te verdelen, op basis van een ontsluiting van het openbaar vervoer binnen een netwerk;

Overwegende dat de Gemeente Koekelberg erop wijst dat een verdichting die rekening houdt met de leefkwaliteit in de woonwijken vereist dat een verbinding met het openbaar vervoer niet enkel is gepland maar vooraf ook is aangelegd;

Dat de aanleg van een tramlijn overigens sneller inspeelt op de verplaatsingen van het publiek dan de aanleg van een metrolijn tegen 2040;

Overwegende dat de Gemeente Anderlecht meent dat een verdichting die rekening houdt met de leefkwaliteit van de middenring West in Anderlecht (René Henrystraat, Mededingingstraat, Maria Groeninckx-De Maylaan, Grote-Ringlaan en de Louis Mettwielaan), vereist dat een verbinding met het openbaar vervoer niet enkel is gepland maar vooraf ook is aangelegd;

Dat hetzelfde geldt voor de Westland (door het GPDO geïdentificeerd als pool in de tweede kroon), die de mogelijkheid biedt om "de stedelijke intensiteit te vergroten";

Overwegende dat perspective.brussels en enkele reclamanten vragen hebben bij de hiërarchie en de ontwikkeling die aan de wagen en de alternatieven ervoor wordt toegekend; het gaat slechts om overgangsmatregelen van minder belang en waarvan de volgorde zou moeten worden omgekeerd;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat de vervuilingindicator in PM de PM2.5 (bijzonder schadelijk) meet, eerder dan de PM10;

Dat ze een oproep doen opdat het GPDO het "STOP"-principe als doelstelling hanteert;

Overwegende dat de ESR meent dat de hiërarchie

entre les objectifs fixés et les outils à mettre en œuvre pour les atteindre n'est pas toujours claire ;

Considérant que perspective.brussels, Bruxelles Environnement, le CERBC, la CRM et des réclamants demandent d'unifier les unités utilisées (km parcourus ou part modale, ...) dans l'ensemble de l'axe 4 mobilité ;

Considérant que BM estime qu'il importe que le texte accorde les politiques économiques et de développements urbains aux ambitions et volontés en termes d'accessibilité des fonctions et suggère d'explorer en ce sens, sur base d'une analyse transversale :

- la tarification à l'usage et à la possession de la voiture ;
- la gestion de la politique de stationnement (tarification et réglementation de l'offre) ;
- la désynchronisation des déplacements ;

Considérant que BM juge que l'axe 4 traite trop du développement de l'offre et propose de se baser sur une logique EASI, à savoir :

- Enable (rendre possible le développement par l'adéquation stratégie / gouvernance / moyens) ;
- Avoid (éviter les besoins de déplacements) ;
- Shift (changer – permettre le transfert modal) ;
- Improve (améliorer le fonctionnement des réseaux et des services) ;

Considérant que BM souhaiterait voir mis en évidence les enjeux suivants :

- La gestion de la demande en déplacement ;
- La régulation et l'organisation des opérateurs et initiatives privées ;
- Le renforcement des concepts de multimodalité ;
- le renforcement de services de mobilité ;

Considérant qu'un réclamant appelle à ce que le PRDD ait pour objectif l'incitation aux meilleures pratiques et la répression des pratiques polluantes de sorte que la lutte contre la congestion se fasse au profit de la qualité de vie ;

*Considérant que le PRDD dresse un bilan clair des*

tussen de vooropgestelde doelstellingen en de ingezette middelen om die te bereiken niet altijd duidelijk is;

Overwegende dat perspective.brussels, Leefmilieu Brussel, de RLBHG, de GMC en enkele reclamanten vragen om de gebruikte eenheden (afgelegde km of modaal deel, ...) in de volledige pijler 4 mobiliteit te stroomlijnen;

Overwegende dat BM het belangrijk vindt dat de tekst het economische beleid en de stedelijke ontwikkelingen afstemt op de ambities in termen van toegankelijkheid van de functies; BM stelt voor in die richting onderzoek te voeren op basis van een transversale analyse:

- het gebruik en het bezit van de wagen tarifieren;
- beheer van het parkeerbeleid (tarifiering en reglementering van het aanbod);
- desynchronisering van de verplaatsingen;

Overwegende dat BM meent dat pijler 4 te veel over de ontwikkeling van het aanbod gaat en dan ook voorstelt om uit te gaan van een EASI-logica, zijnde:

- Enable (de ontwikkeling mogelijk maken door strategie / governance / middelen op elkaar af te stemmen);
- Avoid (verplaatsingsbehoeften vermijden);
- Shift (veranderen – modal shift mogelijk maken);
- Improve (de werking van de netwerken en diensten verbeteren);

Overwegende dat BM wil dat volgende uitdagingen worden belicht:

- Het beheer van de vraag naar verplaatsingen;
- De regulering en organisatie van de operatoren en private initiatieven;
- De concepten van multimodaliteit versterken;
- De mobiliteitsdiensten versterken;

Overwegende dat een reclamant een oproep doet opdat het GPDO als doelstelling het stimuleren van betere praktijken en het bestraffen van vervuilende praktijken vooropstelt, opdat de strijd tegen de congestie de levenskwaliteit ten goede zou komen;

*Overwegende dat het GPDO een duidelijke balans*

*grandes tendances en matière de déplacement à Bruxelles ;*

*Que le PRDD développe une vision ;*

*Que cette vision formule des objectifs et des ambitions et les actualise par rapport aux textes précédents ;*

*Que ces objectifs et ambitions sont dictés par la transition que le PRDD recherche en matière de mobilité ;*

*Que cette transition passe par des modifications multiples des manières de se déplacer et ce en fonction de l'efficacité de l'offre et des besoins liés à la demande en transport ;*

*Que les objectifs chiffrés, adaptés à la situation en date de l'adoption du PRDD, permettent l'évaluation de mise en œuvre du Plan ;*

*Que cette évaluation sera mise en œuvre après l'adoption du PRDD ;*

*Qu'elle proposera les critères de suivi ;*

*Que par ailleurs, le PRM traduira de manière cohérente les objectifs et ambitions du PRDD en objectifs chiffrés et proposera un plan d'action pour les atteindre ;*

*Que le PRDD vise une modification de la fiscalité automobile qui encourage trop l'utilisation de voitures de société ;*

*Que le PRDD rappelle l'ambition régionale de faire réformer le cadre fiscal et, sans perte pour les travailleurs, de faire remplacer progressivement ce qui est perçu comme un avantage par des offres alternatives de mobilité combinées plus attractives du point de vue sociétal ;*

*Que le PRDD propose une stratégie qui répond à la logique EASI :*

- *Enable (rendre possible le développement par l'adéquation stratégie / gouvernance / moyens) : Le PRDD fixe des objectifs réalisables, dont il a la maîtrise et les moyens ;*
- *Avoid (éviter les besoins de déplacements) : le principe de la ville multipolaire et de la ville de proximité y répond ; l'objectif de multiplier les solutions de mobilité y participe ;*
- *Shift (changer – permettre le transfert modal) : les lignes stratégiques définies par le PRDD visent le transfert modal par l'amélioration de l'offre en termes de temps de*

*opmaakt van de grote verplaatsingstendensen in Brussel;*

*Dat het GPDO een visie ontwikkelt;*

*Dat deze visie doelstellingen en ambities formuleert en ze bijstelt ten opzichte van de voorgaande teksten;*

*Dat deze doelstellingen en ambities worden gedicteerd door de overgang die het GPDO wil realiseren op het vlak van mobiliteit;*

*Dat om deze overgang te realiseren er heel wat veranderingen moeten komen in de manier om zich te verplaatsen, rekening houdend met de efficiëntie van het aanbod en de behoeften verbonden aan de vraag naar vervoer;*

*Dat de cijferdoelstellingen, aangepast aan de toestand ten tijde van de goedkeuring van het GPDO, een evaluatie van de uitvoering van het plan mogelijk maken;*

*Dat deze evaluatie zal worden gemaakt na de goedkeuring van het GPDO;*

*Dat daarbij opvolgingscriteria zullen worden voorgesteld;*

*Dat het GMP bovendien de doelstellingen en ambities van het GPDO coherent zal omzetten in cijferdoelstellingen en een actieplan zal voorstellen om die te bereiken;*

*Dat het GPDO de autofiscaliteit wil wijzigen die nog te veel aanmoedigt tot het gebruik van bedrijfswagens;*

*Dat het GPDO herinnert aan de gewestelijke ambitie om het fiscale kader te hervormen en, zonder verlies voor de werknemers, datgene wat als een voordeel wordt gezien geleidelijk aan te vervangen door gecombineerde alternatieven die aantrekkelijker zijn op maatschappelijk vlak;*

*Dat het GPDO een strategie voorstelt die beantwoordt aan de EASI-logica:*

- *Enable (de ontwikkeling mogelijk maken door een goede afstemming tussen strategie / beheer / middelen): het GPDO bepaalt realiseerbare doelstellingen die het Gewest beheerst en waarvoor het de middelen heeft;*
- *Avoid (de verplaatsingsbehoeften vermijden): het principe van de meerpolige stad en de buurtstad beantwoordt daaraan; de doelstelling om de mobiliteitsoplossingen te vermenigvuldigen draagt daartoe bij;*
- *Shift (veranderen – de modal shift mogelijk maken): de strategische lijnen van het GPDO*

*parcours et de capacité ;*

- *Improve (améliorer le fonctionnement des réseaux et des services) :*

*en proposant un réseau structurant de mobilité qui améliore le fonctionnement des transports .*

*beogen een modal shift door de verbetering van het aanbod op het vlak van trajecttijd en capaciteit;*

- *Improve (de werking van de netten en diensten verbeteren)*

*stelt een structurerend mobiliteitsnet voor dat de werking van het vervoer verbetert.*

### **Sensibilisation du public**

Considérant que des réclamants considèrent que l'impunité des utilisateurs de la rue (piéton, cycliste, automobiliste) dans le non-respect du code de la route ou dans les incivilités est dommageable et appellent le PRDD à prévoir une politique de répression ;

Considérant que des réclamants demandent l'organisation d'un apprentissage de la rue afin que chacun, dès 12-13 ans, puisse être autonome ;

Qu'au vu du retard de Bruxelles en la matière, il n'existe aucune excuse à sa non mise en place ;

Considérant que des réclamants appellent à l'ajout d'un chapitre concernant la communication et la sensibilisation des publics en matière de mobilité et notamment de mobilité active ;

Considérant que des réclamants jugent qu'une infrastructure adaptée aurait un rôle pédagogique (feux asservis à la vitesse / ondes vertes / LIDAR) et/ou un impact positif sur les conditions de mobilité et l'environnement ;

Considérant que des réclamants demandent une police de proximité se déplaçant en modes actifs susceptibles de mieux comprendre les usagers 'faibles' ;

*Considérant que les questions liées au code de la route et son application, de compétence fédérale, ne relèvent pas du PRDD ;*

*Que la sensibilisation et la communication en matière de sécurité routière ne relèvent pas non plus du PRDD ;*

*Que la Police propose des brigades cyclistes ;*

### **Sensibilisering van het publiek**

Overwegende dat enkele reclamanten vinden dat de straffeloosheid van de weggebruikers (voetgangers, fietsers, autobestuurders) bij het niet-naleven van de wegcode of bij het vertonen van asociaal gedrag schadelijk is; ze doen dan ook een oproep naar het GPDO om in een repressief beleid te voorzien;

Overwegende dat de reclamanten vragen om een lessenreeks over de straat te voorzien zodat iedereen vanaf de leeftijd van 12-13 jaar autonoom zou zijn;

Dat gelet op de achterstand wat dat betreft in Brussel, er geen enkel excuus meer is om dat niet in te voeren;

Overwegende dat de reclamanten een oproep doen om een hoofdstuk toe te voegen over communicatie en sensibilisering van het publiek op vlak van mobiliteit, en vooral dan actieve mobiliteit;

Overwegende dat de reclamanten menen dat een aangepaste infrastructuur een pedagogische rol zou hebben (op snelheid afgestemde verkeerslichten / groene golven / LIDAR) en/of een positieve impact zou hebben op de mobiliteit en het leefmilieu;

Overwegende dat de reclamanten een nabijheidspolitie vragen, die zich via actieve modi verplaatsen waardoor ze ook beter de "zwakke" weggebruikers zullen begrijpen;

*Overwegende dat de kwesties verbonden aan de wegcode en de toepassing ervan, die een federale bevoegdheid is, niet onder het GPDO vallen;*

*Dat ook sensibilisering en communicatie inzake verkeersveiligheid geen onderwerpen zijn die moeten worden behandeld in het GPDO;*

*Dat de politie fietsbrigades voorstelt;*

*Qu'ainsi ces questions ne relèvent pas du PRDD.*

### **Participation**

Considérant que la Commune de Woluwe Saint Lambert, des réclamants souhaitent que la vision de mobilité fasse l'objet d'une participation du public (coordonnée à celle du PRM) ;

Considérant que la Commune d'Etterbeek appelle à une concertation complète pour tous les projets d'aménagement de voirie ;

Considérant que des réclamants souhaitent un accompagnement des commerces dans les différentes phases de chantier ;

*Considérant que les mesures particulières de publicité (MPP) telles que définies par le CoBAT ont été mises en œuvre au delà du cadre imposé pour l'ensemble des sujets qui concernent un projet de ville et pas seulement pour la mobilité ;*

*Que, par ailleurs, une concertation existe au sein de l'administration pour coordonner les travaux de voiries ;*

*Que toutefois ce point ne relève pas du PRDD ;*

*Que l'accompagnement des commerces durant les chantiers est un sujet traité dans le cadre des projets et pas au niveau du PRDD.*

### **Question locale**

Considérant qu'un réclamant relève que le projet n'apporte aucun projet de mobilité pour Ganshoren au même titre que toute la 2<sup>de</sup> couronne ;

Considérant que des réclamants jugent que le projet prend les pires décisions possibles en matière de mobilité notamment en matière de trafic de transit pour Auderghem et demandent d'autres orientations ;

Qu'un réclamant regrette que la vision de mobilité développée par Schuiten et Gosuin n'ait pas été mise en œuvre ;

Considérant que la Commune de Schaarbeek demande la reconsidération du pont Van Praet en tant que lieu stratégique de mobilité ;

*Dat deze kwesties dus niet onder het GPDO vallen;*

### **Participatie**

Overwegende dat de Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe en enkele reclamanten wensen dat het publiek wordt betrokken bij de mobiliteitsvisie (afgestemd op die van het GMP);

Overwegende dat de Gemeente Etterbeek een oproep doet voor volledig overleg voor alle projecten rond de aanleg van wegen;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat handelszaken tijdens de verschillende fases van de werf worden begeleid;

*Overwegende dat de speciale regelen van openbaarmaking (SRO) die zijn opgelegd door het BWRO ook buiten het wettelijke kader worden doorgevoerd, voor alle onderwerpen die te maken hebben met een stadsproject en dus niet alleen voor mobiliteit;*

*Dat er binnen het bestuur bovendien overleg wordt gepleegd om de wegenwerken te coördineren;*

*Dat dit punt echter niet onder het GPDO valt;*

*Dat de begeleiding van handelszaken tijdens de werken een onderwerp is dat moet worden behandeld in het kader van de projecten, en niet in het GPDO;*

### **Lokale vraag**

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat in het ontwerp geen enkel mobiliteitsproject voor Ganshoren staat, net zoals voor de hele 2<sup>de</sup> kroon;

Overwegende dat enkele reclamanten vinden dat het project de slechtst mogelijke beslissingen neemt inzake mobiliteit, met name op vlak van doorgaand verkeer voor Oudergem en vragen om andere denkpistes;

Overwegende dat een reclamant betreurt dat de door Schuiten en Gosuin ontwikkelde visie op mobiliteit niet is toegepast;

Overwegende dat de Gemeente Schaarbeek vraagt om de Van Praetbrug opnieuw in overweging te nemen als strategische locatie inzake mobiliteit;

Considérant que la Commune de St-Gilles insiste sur la nécessaire mise en œuvre accélérée des projets de mobilité liés au pôle Midi au regard de l'impact positif qu'ils apporteront ;

Considérant qu'un réclamant juge que Schaerbeek souffre d'un problème de mobilité et de stationnement ;

Considérant qu'un réclamant juge essentiel de connecter en priorité les 2 rives du canal ;

Considérant que des réclamants veulent un plan de mobilité pour le quartier européen qui englobe les besoins des habitants, des commerçants, des services de sécurité et qui diminue l'impact de la circulation de transit ;

Considérant qu'un réclamant et la ville de Bruxelles relèvent qu'aucune mesure d'amélioration de la mobilité dans la zone nord-ouest du canal n'est intégrée dans le PRDD, ni à court (2025) ni à moyen terme (2040) alors que de nouvelles activités sont prévues, générant de nombreux besoins additionnels ;

Considérant qu'un réclamant juge que le projet Delta doit se concentrer sur la reconnexion entre les 2 côtés du boulevard, sur la facilitation de l'usage en modes actifs, sur la construction de parkings pour les pendulaires ;

Considérant que la ville de Bruxelles s'inquiète que de nombreuses mesures du PRDD présentent un danger pour l'accès de l'hyper-centre et appelle le PRDD à en limiter l'accès automobile à l'exception des riverains, commerçants et transports en commun ;

Qu'elle s'interroge sur le réalisme des propositions du PRDD en ce qui concerne la route industrielle, du calendrier eu égard aux développements constatés (boulevard de la Woluwe, prison Haren) ;

Considérant que la ville de Bruxelles et un réclamant s'étonnent que ni à court terme (2025), ni à long terme (2040) le PRDD ne prévoit pour :

Overwegende dat de Gemeente St Gillis aandringt op de noodzakelijke en versnelde toepassing van mobiliteitsprojecten rond de pool aan het Zuidstation, rekening houdend met de positieve impact die ze zullen hebben;

Overwegende dat een reclamant vindt dat Schaerbeek een mobiliteits- en parkeerprobleem heeft;

Overwegende dat een reclamant het essentieel vindt om de 2 oevers van het Kanaal prioritair met elkaar te verbinden;

Overwegende dat de reclamanten een mobiliteitsplan willen voor de Europese wijk dat rekening houdt met de behoeften van de bewoners, de handelaars en de veiligheidsdiensten en dat de impact van het doorgaand verkeer beperkt;

Overwegende dat de Stad Brussel erop wijst dat het GPDO geen enkele maatregel bevat om de mobiliteit in de noordwestelijke zone van het Kanaal te verbeteren, noch op korte (2025), noch op middellange termijn (2040), terwijl er nieuwe activiteiten zijn voorzien die voor heel wat extra behoeften zullen zorgen;

Overwegende dat een reclamant meent dat het Delta-project zich moet richten op de verbinding tussen de 2 kanten van de laan, op het vlotter gebruik van de actieve modi en op de bouw van parkings voor pendelaars;

Overwegende dat de Stad Brussel zich er zorgen om maakt dat talrijke maatregelen van het GPDO een gevaar betekenen voor de toegang tot het hypercentrum; de stad doet dan ook een oproep aan het GPDO om de toegang met de wagen te beperken tot omwonenden, handelaars en het openbaar vervoer;

Dat ze vragen heeft bij de mate waarin de voorstellen van het GPDO realistisch zijn voor wat betreft de industriële route, de kalender, rekening houdend met de vastgestelde ontwikkelingen (Woluwelaan, gevangenis Haren);

Overwegende dat de Stad Brussel en een reclamant zich erover verbazen dat het GPDO noch op korte termijn (2025), noch op lange

- le territoire du canal, clairement défini comme la nouvelle épine dorsale de la région, une desserte en Transports en commun ;
- les zones stratégiques un lien en faisant des îlots isolés du reste de la ville ;

Considérant qu'un réclamant pointe la mobilité difficile dans le quartier Heyvaert liées aux activités liées au commerce de véhicules d'occasion ;

Considérant que la Commune d'Overijse rappelle la réalisation future du masterplan Jesus-Eik visant à l'élimination des accès à l'E411 à Jesus-Eik et l'inadéquation de ce projet avec la proposition du PRDD de P+R E411 ;

Considérant que la Commune de Dilbeek porte un projet de P+R à Schepdaal en lien avec le projet de requalification de la N8 et juge le projet de P+R bruxellois comme négatif pour les nuisances perçues à Dilbeek et pour l'efficacité (les pendulaires demeurant dans leurs véhicules) ;

Considérant qu'un réclamant s'alarme de la mobilité drève Ste Anne - rue de Medori - rue de Vriere suite à la densification, à la réalisation d'infrastructures et à l'organisation du transport scolaire de l'école européenne ;

Considérant que des réclamants souhaitent une limitation généralisée de la vitesse à 50km/h à Auderghem ;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le quartier Homborch (Uccle) fasse l'objet de mesures concernant le réseau routier pénétrant, les P+R en réponse à la situation de fait ;

Considérant que la Commune de Steenokkerzeel s'inquiète des conséquences de la mise en œuvre du PRDD sur le boulevard de la Woluwe et sur la commune ;

Considérant qu'un réclamant juge que le

terme (2040):

- een ontsluiting via het openbaar vervoer voorziet, voor het Kanaalgebied, toch duidelijk gedefinieerd als nieuwe ruggengraat van het gewest;
- voor de strategische gebieden een band, waardoor ze geïsoleerd zijn van de rest van de stad;

Overwegende dat een reclamant wijst op de moeilijke mobiliteit in de Heyvaertwijk, die te maken heeft met de autohandel activiteiten;

Overwegende dat de Gemeente Overijse wijst op de toekomstige realisatie van het masterplan Jezus-Eik, om de toegang tot de E411 te Jezus-Eik te schrappen en op het feit dat dit project niet is afgestemd op het voorstel van het GPDO voor de P+R E411;

Overwegende dat de Gemeente Dilbeek een project lanceert voor een P+R te Schepdaal, dat gekoppeld is aan het project rond de herinrichting van de N8 en dat de gemeente het Brusselse P+R project als negatief beschouwd omwille van de overlast te Dilbeek en omwille van de efficiëntie (de pendelaars blijven vasthouden aan hun wagen);

Overwegende dat een reclamant aan de alarmbel trekt over de mobiliteit in de Sint-Annadreef - Medoristraat - Vriërestraat als gevolg van de verdichting, de uitvoering van infrastructuurwerken en de organisatie van het schoolvervoer aan de Europese school;

Overwegende dat enkele reclamanten een algemene snelheidsbeperking van 50km/uur wensen te Oudergem;

Overwegende dat een reclamant wenst dat in de Homborchwijk te Ukkel maatregelen worden getroffen voor het inkomende verkeer, de P+R als antwoord op de feitelijke situatie;

Overwegende dat de Gemeente Steenokkerzeel zich zorgen maakt om de gevolgen van de invoering van het GPDO langs de Woluwelaan en op de gemeente;

Overwegende dat een reclamant meent dat de

développement résidentiel du bassin Vergote entrainera des complications à la situation de mobilité locale déjà problématique ;

Considérant que des réclamants souhaitent que le PRDD rende toutes les places publiques (et notamment emblématiques) piétonnes et les contres allées de la petite ceinture ;

*Considérant que le Gouvernement prend acte de ces préoccupations ;*

*Qu'il s'agit de sujets localisés ou faisant référence à des problématiques spécifiques répondant à des enjeux et des préoccupations locales ;*

*Que ces problématiques trouveront réponse à d'autres niveaux plus locaux (communes, projets particuliers, ...) et n'ont pas lieu d'être traités par le PRDD.*

*Que toutefois certaines thématiques stratégiques ponctuelles relient du PRDD ;*

*Que dans ce cas, elles sont abordées par le PRDD.*

#### **Communauté métropolitaine**

Considérant que les CRM, CERBC et CES, la Commune de Schaerbeek et des réclamants demandent une approche proactive pour les mesures aux échelles métropolitaines et fédérales ;

Considérant que la CRM, le CES, BM, des Communes, des réclamants appuient l'idée d'une meilleure prise en compte de la nécessaire collaboration au-delà des limites administratives régionales et particulièrement sur les questions de mobilité ;

Que BM ajoute que la dispersion des compétences et responsabilités doit aussi être combattue dans les relations commune-région ;

Considérant que des réclamants pointent que le PRDD reporte la responsabilité de l'échec des précédents plans sur les autres alors qu'il devrait assumer la part régionale dans l'inaction et proposer de nouvelles solutions pour éviter de reproduire ces erreurs ;

Considérant que la Ville de Bruxelles, la Commune d'Uccle se réjouissent que l'échelle métropolitaine

residentielle ontwikkeling van het Vergotedok de reeds problematische lokale mobiliteitssituatie nog verder zal bemoeilijken;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat het GPDO alle openbare pleinen (en vooral de meest emblematische) autovrij maakt, net als de lanen langs de kleine ring;

*Overwegende dat de Regering akte neemt van deze bekommernissen;*

*Dat het gaat om lokale onderwerpen of onderwerpen die te maken hebben met specifieke problematieken, lokale uitdagingen en bekommernissen;*

*Dat deze problematieken een antwoord vinden op andere, meer lokale niveaus (gemeenten, specifieke projecten, ...) en niet moeten worden behandeld in het GPDO;*

*Dat echter enkele punctuele strategische thema's wel onder het GPDO vallen;*

*Dat het GPDO ze in dat geval behandelt.*

#### **Hoofdstedelijke gemeenschap**

Overwegende dat de GMC, de RLBHG, de ESR, de Gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten een proactieve aanpak vragen voor maatregelen op hoofdstedelijk en federaal niveau;

Overwegende dat de GMC, de ESR, BM, de gemeenten en enkele reclamanten het idee ondersteunen om meer rekening te houden met de nodige samenwerking boven de administratieve gewestgrenzen heen en vooral wanneer het over mobiliteit gaat;

Dat BM er nog aan toevoegt dat de spreiding van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden ook in de relaties gemeente-gewest moet worden aangepakt;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het GPDO de verantwoordelijkheid voor het mislukken van de vorige plannen naar de anderen doorschuift, terwijl het de verantwoordelijkheid op zich zou moeten nemen voor het gewestelijke deel van die mislukking en nieuwe voorstellen zou moeten formuleren om diezelfde fouten in de toekomst te vermijden;

Overwegende dat de Stad Brussel en de Gemeente Ukkel er zich over verheugen dat is



ait été retenue ;

Considérant que la Ville de Bruxelles, un réclamant refusent le défaitisme régional et estiment que la pression doit être maintenue sur les entités fédérales et avec les autres Régions pour les questions de mobilité en plus des mesures régionales pures ;

Considérant que des réclamants appellent à une action multimodale, plus globale et concertée s'axant tant sur l'offre que sur la demande en mobilité et demandent que le PRDD intègre ces principes ;

Considérant que des réclamants exigent une participation directe et financière des régions voisines bénéficiant de l'imposition des navetteurs ;

*Considérant que le PRDD définit une vision et une organisation de la mobilité à l'échelle de la métropole, nationale et internationale;*

*Que ses compétences sont circonscrites au territoire bruxellois lorsqu'il s'agit d'agir seul ;*

*Qu'au-delà de la limite régionale, son intervention s'inscrit dans les accords avec les autres entités fédérées et l'Etat fédéral ;*

*Que le PRDD place donc son développement dans une vision métropolitaine, belge et internationale, bien que son action directe se concentre sur le territoire de la Région ;*

*Que le PRDD traite spécifiquement des relations intra-bruxelloises dans sa partie 'conditions de réussite' ;*

*Qu'il s'agit d'une position pragmatique et responsable au regard des enjeux de mobilité et de l'architecture institutionnelle et administrative.*

### **Moyens / Programmation**

Considérant que la CRM souhaite un arbitrage des priorités au regard des moyens disponibles ;

Que la CRM, BM, la Ville de Bruxelles et des réclamants jugent indispensable d'avoir une programmation claire des mesures de mobilité et une mise en perspective des développements infrastructurels au regard des moyens budgétaires

gekozen voor het hoofdstedelijke niveau;

Overwegende dat de Stad Brussel en een reclamant zich verzetten tegen het regionale defaitisme en menen dat wat de mobiliteitsproblematiek betreft, blijvend druk moet worden uitgeoefend op de federale entiteiten, en dit bovenop de louter gewestelijke maatregelen;

Overwegende dat de reclamanten een oproep doen voor een multimodale, meer globale en gecoördineerde actie, die zowel gericht is op het aanbod als op de vraag naar multimodaliteit, en dat ze vragen dat het GPDO met die principes rekening houdt;

Overwegende dat de reclamanten een rechtstreekse en financiële participatie van de omliggende Gewesten verlangen, die profiteren van de belastingen van de pendelaars;

*Overwegende dat het GPDO een visie en een organisatie van de mobiliteit bepaalt op grootstedelijke, nationale en internationale schaal; Dat de bevoegdheden van het Gewest beperkt zijn tot het Brusselse grondgebied;*

*Dat het boven de gewestgrens akkoorden sluit met de andere gefedereerde entiteiten en met de federale staat;*

*Dat het GPDO de ontwikkeling dus kadert in een grootstedelijke, Belgische en internationale visie, maar zich wat de concrete acties betreft concentreert op het grondgebied van het Gewest;*

*Dat het GPDO de relaties binnen Brussel specifiek behandelt in het deel 'succesvoorwaarden';*

*Dat het dus gaat om een pragmatisch en verantwoordelijk standpunt ten aanzien van de mobiliteitsuitdagingen en de institutionele en administratieve architectuur;*

### **Middelen / Programmering**

Overwegende dat de GMC een arbitrage wil om de prioriteiten te bepalen in functie van de beschikbare middelen;

Dat de GMC, BM, de Stad Brussel en enkele reclamanten het essentieel vinden een duidelijke programmering te hebben van de maatregelen op vlak van mobiliteit en dat de ontwikkelingen op vlak van infrastructuur worden getoetst aan de

disponibles ;

Considérant que des réclamants jugent les moyens proposés pour mettre en œuvre l'axe 4 lorsqu'ils existent comme inadéquats voire contreproductifs ;

Considérant qu'un réclamant se réjouit de la reconnaissance du PRDD de la nécessité d'investissements exceptionnels pour la mobilité et les Transports en commun ;

Qu'au contraire BM s'interroge sur le caractère trop précis sur l'opérationnalisation et sur la concrétisation de certaines actions à entreprendre en matière de mobilité sans suffisamment d'analyse des mesures proposées ni de calendrier d'opérationnalisation ;

Considérant que le CES, des réclamants insistent pour que la politique de mobilité bruxelloise soit gérée, au niveau régional, de manière transversale car elle ne peut s'envisager sans lien direct avec les politiques d'environnement, d'aménagement du territoire, de fiscalité ;

Considérant que le CERBC et qu'un réclamant estiment qu'il faut accélérer le rythme des mesures et parvenir à une mobilité acceptable bien avant 2040 ;

Considérant qu'un réclamant propose que ses 10 propositions pour une mobilité plus fluide, confortable, meilleure pour l'environnement et financièrement supportable ;

*Considérant que le PRDD fixe les stratégies du Gouvernement pour le développement de la Région de Bruxelles-Capitale ;*

*Que certaines propositions reçues ont été rejetées par le Gouvernement car ne s'inscrivant pas dans la vision du PRDD ou trop précises ;*

*Que le plan régional de mobilité traduira ces stratégies dans le cadre d'un plan d'actions ;*

*Que ce plan d'actions fixera les priorités au regard des moyens disponibles ;*

*Qu'en réponse aux réclamations, le PRDD a été modifié pour ne plus proposer que les grandes lignes de sa stratégie ;*

*Que le PRDD projette le développement de la Région à l'horizon 2040 ;*

beschikbare budgettaire middelen;

Overwegende dat enkele reclamanten de voorgestelde middelen voor de implementatie van pijler 4, wanneer die al bestaan, als niet-geschikt en zelf contraproductief beschouwen;

Overwegende dat een reclamant zich erover verheugt dat het GPDO de noodzaak erkent van uitzonderlijke investeringen in de mobiliteit en het openbaar vervoer;

Dat BM zich daarentegen vragen stelt bij het al te nauwkeurige karakter op vlak van operationalisering en concretisering van bepaalde acties die op vlak van mobiliteit moeten worden ondernomen, zonder dat de voorgestelde maatregelen noch de kalender voor de operationalisering zijn geanalyseerd;

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten erop aandringen dat de Brusselse mobiliteit transversaal en op gewestelijke niveau wordt beheerd, omdat ze niet kan worden losgekoppeld van het beleid op vlak van milieu, ruimtelijke ordening en fiscaliteit;

Overwegende dat de RLBHG en een reclamant menen dat het ritme van de maatregelen moet worden opgevoerd en dan we lang voor 2040, mobiliteit tot aanvaardbare proporties moeten herleiden;

Overwegende dat een reclamant 10 voorstellen formuleert voor een vlottere, meer comfortabele, milieuvriendelijkere en financieel draagbare mobiliteit;

*Overwegende dat het GPDO de strategieën van de Regering bepaalt voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*

*Dat enkele ontvangen voorstellen door de Regering werden verworpen omdat ze niet stroken met de visie van het GPDO of te specifiek zijn;*

*Dat het Gewestelijke Mobiliteitsplan deze strategieën zal omzetten in het kader van een actieplan;*

*Dat dit actieplan de prioriteiten zal vaststellen, rekening houdend met de beschikbare middelen;*

*Dat het GPDO in antwoord op de bezwaren werd gewijzigd en enkel nog de grote lijnen van zijn strategie aangeeft;*

*Dat het GPDO de ontwikkeling van het Gewest plant tegen 2040;*

*Que ce développement implique des actions immédiates ;  
Qu'il n'est dès lors pas question d'attendre 2040.*

### **Vitesse**

Considérant que des réclamants jugent que la politique pour limiter la vitesse est inefficace, dangereuse, polluante et somptuaire ;  
Qu'un autre réclamateur prône une politique de répression contre la vitesse ;  
Qu'un autre réclamateur pense qu'il faut privilégier les semi-piétonniers aux dispositifs casse-vitesse ;

Considérant que la Commune de WSP, des réclamants jugent utile de :

- généraliser les zones 30 ou ;
- limiter de 40km/h (en remplacement des zones 30 et 50) et 70km/h sur les grands axes ou ;
- limiter drastiquement la vitesse dans toute la Région ;

Considérant qu'un réclamateur souhaiterait la mise en place de limitations de vitesse variable selon la charge de trafic ;

Que des réclamants demandent que le PRDD intègre une politique (aménagement d'infrastructure spécifique...) pour lutter contre la vitesse dans certains quartiers (Canal...) ;

Considérant qu'un réclamateur s'étonne de noter une différence d'approche en matière de vitesse autorisée entre les axes pénétrants et les autres axes majeurs régionaux alors qu'une baisse généralisée auraient des impacts positifs immédiats ;

*Considérant que le PRDD n'envisage pas de modification des limites de vitesse pour la circulation automobile actuellement en vigueur pour les différentes catégories d'axe ;*

*Qu'il ambitionne un apaisement global du trafic automobile par l'aménagement des espaces publics ;*

*Que cet apaisement ne se traduira pas en premier lieu par la réduction du nombre de véhicules automobile.*

## **1. Introduction et constats**

*Dat deze ontwikkeling onmiddellijke acties impliceert;  
Dat er dus niet zal worden gewacht tot 2040.*

### **Snelheid**

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het beleid om de snelheid te beperken inefficiënt, gevaarlijk, vervuilend en buitensporig is;  
Dat een andere reclamant voorstander is van een repressief beleid tegen snelheid;  
Dat een andere reclamant meent dat men moet kiezen voor half-autovrije ruimten, en niet voor verkeersdrempels;

Overwegende dat de Gemeente SPW en enkele reclamanten het nuttig vinden om:

- de zones 30 te veralgemenen, of;
- beperkingen van 40km/u (ter vervanging van de zones 30 en 50) en 70km/u op de grote assen in te voeren, of ;
- de snelheid in het volledige Gewest drastisch te verminderen;

Overwegende dat een reclamant de invoering wil van variabele snelheidsbeperkingen in functie van het verkeer;

Dat de reclamanten vragen dat het GPDO rekening houdt met een beleid (aanleg specifieke infrastructuur, ...) om de snelheid in bepaalde wijken (Kanaal, ...) aan te pakken;

Overwegende dat een reclamant zich verbaast over het verschil in aanpak bij de toegestane snelheid tussen de verkeersassen die naar het centrum leiden en de andere grote gewestelijke verkeersassen, terwijl een algemene snelheidsbeperking onmiddellijk een positieve impact zou hebben;

*Overwegende dat het GPDO geen wijziging beoogt van de snelheidsbeperkingen voor het autoverkeer die momenteel van kracht zijn op de verschillende categorieën van wegen;*

*Dat het een globale beperking van het autoverkeer wil bewerkstelligen via de inrichting van de openbare ruimten;*

*Dat dit zich niet in de eerste plaats zal vertalen in een vermindering van het aantal auto's.*

## **1. Inleiding en vaststellingen**

**Congestion**

Considérant que des réclamants font état de l'allongement démesuré de leur temps de parcours domicile-travail en semaine et de l'impossibilité de les réaliser à pied de sorte qu'il n'est pas pensable de ne pas prendre sa voiture ;

Considérant que le CERBC constate des erreurs relatives dans le calcul du cout de la congestion ;

Considérant que des réclamants jugent la mobilité comme un fléau de Bruxelles ;  
Qu'un réclamant demande une coordination sérieuse des chantiers et la lutte contre l'usage indu et gênant de l'espace public ;

Considérant que des réclamants avancent que le PRDD renforcera l'effet de congestion en concentrant les besoins et axes forts du volet mobilité en termes de mobilité sur les zones à développer au détriment d'une desserte plus qualitative des quartiers ;

Considérant qu'un réclamant juge que le traitement de la congestion dans l'axe 4 est disproportionné par rapport à l'enjeu ;

Considérant que des réclamants jugent favorablement la reconnaissance par le PRDD de la congestion, rappellent son cout et l'urgence de la régler ;

Considérant que des réclamants jugent que la congestion est organisée par la réduction des voies plus que par une demande croissante ;

Qu'un réclamant condamne l'approche actuelle de congestion et rappelle qu'elle entrainera la fuite des habitants solvables et à la ruine de la Région ;

Qu'un réclamant juge que la STIB entrave la circulation des Bruxellois, qu'elle ne règle ni les problèmes de congestion, ni de pollution et coute à la collectivité ;

Considérant que des réclamants souhaitent que le PRDD axe ses efforts sur la lutte contre la congestion plutôt que contre le mode

**Congestie**

Overwegende dat de reclamanten laten weten dat tijd die ze wekelijks aan woon-werkverkeer besteden overdreven lang wordt, dat ze die verplaatsingen ook niet te voet kunnen doen en het dus ondenkbaar is om de auto niet te nemen;

Overwegende dat de RLBHG fouten vaststelt bij de berekening van de kost van de congestie;

Overwegende dat de reclamanten de mobiliteit in Brussel als een plaag beschouwen;  
Dat een reclamant vraagt om een ernstige coördinatie van de werven en de aanpak van het onbehoorlijke en storende gebruik van de openbare ruimte;

Overwegende dat enkele reclamanten stellen dat het GPDO de verkeerscongestie nog zal versterken, door de behoeften en sterke pijlers van het luik mobiliteit te concentreren binnen de te ontwikkelen gebieden, ten koste van een meer kwalitatieve ontsluiting van de wijken;

Overwegende dat een reclamant oordeelt dat de aanpak van de congestie in pijler 4 niet in verhouding staat tot de uitdaging;

Overwegende dat enkele reclamanten toejuichen dat de verkeerscongestie in het GPDO wordt erkend, waarbij ze nogmaals wijzen op de kost ervan en op de hoogdringendheid om die aan te pakken;

Overwegende dat de reclamanten menen dat de congestie wordt veroorzaakt door het beperken van de verkeerswegen, veel meer dan door een stijgende vraag;

Dat een reclamant de huidige aanpak van de congestie veroordeelt en erop wijst dat dit tot een vlucht van de solvabele inwoners en de ondergang van het Gewest zal leiden;

Dat een reclamant vindt dat de MIVB het verkeer van de Brusselaars belemmert, dat ze de congestie- noch vervuilingsproblemen oplost, en dat het de collectiviteit geld kost;

Overwegende dat de reclamanten wensen dat het GPDO zijn inspanningen richt op de bestrijding van de congestie en minder tegen het autogebruik;

automobile ;

Qu'ils demandent que le PRDD planifie à présent la fermeture des infrastructures asphyxiant la ville et encourageant le trafic automobile ;

Considérant que la Commune de St Gilles s'étonne que la carte de la p99 laisse à penser qu'un problème de congestion n'existe au sud de la RBC tant bien même l'interruption de grosses infrastructures a un impact sur l'ensemble des voiries ;

Considérant que des réclamants mentionnent que la lutte contre la congestion routière ne fait l'objet d'aucune mesure précise et est en contradiction avec d'autres mesures (tunnels) ;

Considérant que des réclamants insistent sur la nécessité du report modal plutôt que sur la réduction de la congestion ;

*Considérant que le coût de la congestion est une estimation faite par BECI ;*

*Que ce coût couvre les heures perdues dans les embouteillages et atteint 375 millions d'euros ;*

*Que d'autres calculs existent, incluant d'autres paramètres ;*

*Que l'estimation de BECI permet de se rendre compte du coût de la congestion et qu'il est utile de rappeler ce fait par des termes simples comme le fait le PRDD ;*

*Que le PRDD part du constat que les besoins de mobilité augmentent ;*

*Que les cartes illustrent le texte ;*

*Que le PRDD, en réponse aux réclamations, est complété pour préciser que cette augmentation est observée également pour les déplacements intrabruellois ;*

*Que le Gouvernement estime certaines réclamations comme relevant de l'opinion personnelle et ainsi non recevable dans le cadre de cette procédure ;*

*Que la congestion du réseau routier augmente ;*

*Que l'analyse menée par le fournisseur de GPS TomTom pour la Région bruxelloise, intégrant le ring autoroutier, indique que le niveau de congestion est resté relativement stable au cours de la dernière décennie, mais qu'il est en augmentation depuis 2014 (+3% entre 2015 et 2016) ;*

*Que le PRDD propose une stratégie pour augmenter la capacité des déplacements tout en diminuant la congestion automobile ;*

Dat ze vragen dat het GPDO meteen de sluiting van infrastructures die de stad verstikken en die het autoverkeer aanmoedigen plant;

Overwegende dat de Gemeente St Gillis zich erover verbaast dat de kaart op p. 99 laat uitschijnen dat er in het zuiden van het BHG geen congestieprobleem bestaat, zelfs al heeft de onderbreking van grote infrastructures een impact op alle wegen;

Overwegende dat de reclamanten stellen dat geen enkele duidelijke maatregel wordt getroffen in de strijd tegen de verkeerscongestie en dat die in strijd is met andere maatregelen (tunnels);

Overwegende dat de reclamanten de noodzaak benadrukken van een modal shift, eerder dan het beperken van de congestie;

*Overwegende dat de kost van de congestie werd geraamd door BECI;*

*Dat deze kost de uren dekt die werden verloren in de files en 375 miljoen euro bedraagt;*

*Dat er nog andere berekeningen bestaan volgens andere parameters;*

*Dat de raming van BECI een idee geeft van de kost van de congestie en dat het nuttig is om daar in eenvoudige bewoordingen op te wijzen zoals wordt gedaan in het GPDO;*

*Dat het GPDO uitgaat van de vaststelling dat de mobiliteitsbehoeften toenemen;*

*Dat de kaarten de tekst illustreren;*

*Dat het GPDO, in antwoord op de bezwaren, werd aangevuld om te preciseren dat deze toename ook geldt voor de verplaatsingen binnen Brussel;*

*Dat de Regering van mening is dat sommige bezwaren een kwestie zijn van persoonlijke mening en dus niet ontvankelijk zijn in het kader van deze procedure;*

*Dat de congestie van het autowegennet toeneemt;*

*Dat de analyse door de GPS-leverancier TomTom voor het Brussels Gewest, dat dus ook de Ring omvat, aangeeft dat het congestieniveau de laatste tien jaar vrij stabiel is gebleven maar dat het sinds 2014 toeneemt (+3% tussen 2015 en 2016);*

*Dat het GPDO een strategie voorstelt om de capaciteit van de verplaatsingen te verhogen en tegelijk de congestie van het autoverkeer te*

*Que l'ambition proposée à ce stade est de diminuer fortement la charge de trafic globale, ce qui se traduit spatialement par une très forte diminution dans les voiries urbaines et de quartier (qui représentent 85% du réseau de voirie), un maintien des charges de trafic sur les axes structurants de rocade et une diminution sur les axes de pénétration ;*

*Que les leviers d'action afin de diminuer globalement la charge de trafic dans et vers la Région de Bruxelles-Capitale sont multiples et complémentaires et nécessitent d'agir autant sur la maîtrise de la demande en déplacement (aménagement du territoire, fiscalité, information) à l'échelle régionale et métropolitaine que sur l'amélioration de la qualité des services et de l'offre de mobilité.*

### **Connaissance de la mobilité**

Considérant que BM et qu'un réclamant appellent à la mise en place d'outils statistiques et de suivi des mesures de mobilité propres à la Région ;

Que le CERBC propose que BM joue ce rôle centralisateur et de R&D ;

Qu'il propose de promouvoir la recherche scientifique en matière de mobilité ;

Qu'un réclamant mentionne l'existence d'un groupe de travail RBC-UE visant à objectiver les pôles de bureaux des institutions, les besoins réels de déplacements permettant d'expérimenter une méthode et à terme d'optimiser l'offre de déplacements ;

*Considérant que ces suggestions seront évaluées dans le cadre du Monitoring du PRDD qui sera mis en place après l'adoption du plan ;*

*Que le PRM sera l'outil adéquat pour centraliser ce type de données.*

### **Constat**

Considérant que des réclamants estiment le texte de l'axe 4 est mal construit, peu ambitieux, basé sur des chiffres ou des visions et arguments surannés, critiquables ou insuffisamment développés ;

*verminderen;*

*Dat in dit stadium wordt voorgesteld om de globale verkeerslast drastisch te verminderen, wat zich ruimtelijk vertaalt in een zeer sterke vermindering op de stads- en wijkwegen (die 85% van het wegennet uitmaken), een behoud van de verkeerslast op de structurerende ringwegen en een daling van de verkeerslast op de invalswegen;*

*Dat de hefboomen om de globale verkeerslast in en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest talrijk zijn en elkaar aanvullen; dat zowel de vraag naar verplaatsingen moet worden aangepakt (via ruimtelijke ordening, fiscaliteit, informatie) op gewestelijke en grootstedelijke schaal als de kwaliteit van de mobiliteitsdiensten en van het mobiliteitsaanbod;*

### **Kennis van de mobiliteit**

Overwegende dat BM en een reclamant een oproep doen om statistische instrumenten en instrumenten voor de opvolging van de mobiliteitsmetingen die eigen zijn aan het Gewest te gebruiken;

Dat de RLBHG voorstelt dat BM een centraliserende rol en een rol op vlak van R&D op zich neemt;

Dat hij voorstelt het wetenschappelijk onderzoek op vlak van mobiliteit te bevorderen;

Dat een enkele reclamanten wijst op het bestaan van een werkgroep BHG-EU die de kantoorpolen van de instellingen en de reële verplaatsingsbehoeften moet objectiveren, om een methode uit te testen en op termijn het verplaatsingsaanbod te optimaliseren;

*Overwegende dat deze voorstellen zullen worden geëvalueerd in het kader van de monitoring van het GPDO die zal plaatsvinden na de goedkeuring van het plan;*

*Dat het GMP het gepaste instrument is om dit type gegevens te centraliseren;*

### **Vaststelling**

Overwegende dat de reclamanten menen dat de tekst van pijler 4 slecht is opgesteld, weinig ambitieus is en gebaseerd is op verouderde, voor kritiek vatbare of onvoldoende onderbouwde cijfers of visies en argumenten;

Considérant que le CERBC, la CRM et des réclamants jugent que les objectifs du PRDD sont en deçà des objectifs d'IRIS2, du PRD 2002 ou du PACE ;

Considérant que la CRM, des réclamants estiment que certaines mesures existent depuis des années et n'ont jamais été pleinement exécutées ;

Considérant que des réclamants ne comprennent pas pourquoi l'axe 4 est dissocié des axes 1, 2, 3 tant ils sont interdépendants ;

Considérant que la Commune de Schaerbeek juge certains éléments imprécis ou contradictoires (pp21, 58 ou 110) ;

*Considérant que tel que mentionné ci-dessus, les objectifs du PRDD traduisent une vision de l'organisation de la mobilité en soutien du développement du territoire qu'il ambitionne ;*

*Que des objectifs chiffrés ambitieux sont énoncés ;*

*Qu'ils seront complétés dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre du PRDD et dans le cadre du PRM qui implémentera les objectifs du PRDD ;*

*Que les objectifs doivent servir à orienter les politiques et les actions du Gouvernement dans l'optique d'atteindre la vision qu'il souhaite pour le développement de la Région ;*

*Que c'est ce que fait le PRDD.*

## 2. Redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain

Considérant que des réclamants déplorent que certaines formulations du PRDD relatives au mode automobile soient partisans sans que cela n'ait de valeur ajoutée ;

Considérant que des réclamants souhaitent que le PRDD ne diabolise pas l'usage de la voiture ;

Considérant qu'un réclamatant considère que le PRDD donne la priorité à la voiture et ne sera pas en mesure de favoriser le shift modal ;

Considérant que des réclamants jugent ne pas pouvoir se passer de la voiture ;

Overwegende dat de RLBHG, de GMC en enkele reclamanten vinden dat de doelstellingen van het GPDO, die van IRIS2, het GewOP 2002 of het GLKE niet halen ;

Overwegende dat de GMC en enkele reclamanten menen dat een aantal maatregelen die al jaren bestaan maar nooit volledig zijn uitgevoerd ;

Overwegende dat enkele reclamanten niet begrijpen waarom pijler 4 losgekoppeld is van pijlers 1, 2, 3 terwijl ze onderling sterk afhankelijk zijn ;

Overwegende dat de Gemeente Schaerbeek vindt dat bepaalde elementen onduidelijk zijn of elkaar tegenspreken (pp 21, 58 of 110) ;

*Overwegende dat de doelstellingen van het GPDO zoals reeds gezegd een visie vertalen op de organisatie van de mobiliteit als ondersteuning van de beoogde ontwikkeling van het grondgebied ;*

*Dat er ambitieuze cijferdoelen worden aangekondigd ;*

*Dat ze zullen worden aangevuld in het kader van de evaluatie van de uitvoering van het GPDO en in het kader van het GMP dat de doelstellingen van het GPDO zal implementeren ;*

*Dat de doelstellingen de beleidslijnen en de acties van de Regering moeten oriënteren teneinde de visie te realiseren die ze wenst voor de ontwikkeling van het Gewest ;*

*Dat het dit is wat het GPDO beoogt.*

## 2. De plaats van de auto in de stad van morgen herdefiniëren

Overwegende dat enkele reclamanten betreuren dat een aantal formuleringen uit het GPDO met betrekking tot de auto partijpolitiek zijn, zonder dat dit een toegevoegde waarde oplevert ;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat het GPDO het autogebruik niet demoniseert ;

Overwegende dat een reclamant vindt dat het GPDO voorrang aan de wagen geeft en niet in staat zal zijn de modal shift te bevorderen ;

Overwegende dat enkele reclamanten vinden dat ze niet zonder auto kunnen ;

Considérant qu'un réclamant incite la Région à la cohérence en liant réduction de la place de la voiture et fermeture de l'usine Audi Bruxelles ;

Overwegende dat een reclamant het Gewest oproept om coherent te zijn door het inperken van de auto te koppelen aan de sluiting van Audi Brussel;

Considérant que des réclamants souhaitent que les producteurs d'automobiles soient contraints à produire des véhicules moins puissants ;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat de autoconstructeur verplicht worden om minder krachtige voertuigen te bouwen;

Considérant que des réclamants demandent que le PRDD réduise drastiquement et d'urgence le trafic automobile, voire le bannisse totalement la voiture en ville, au profit des modes actifs et aux transports en commun efficaces ;

Overwegende dat er reclamanten vragen dat het GPDO het autoverkeer drastisch en dringend zou terugschroeven, of het zelfs helemaal uit de stad zou bannen, ten voordele van de actieve modi en van efficiënt openbaar vervoer;

Considérant que des réclamant estiment possible, à l'image d'autres grandes villes européennes, de supprimer le trafic automobile à 2030 si un calendrier d'actions est anticipé ;

Overwegende dat enkele reclamanten het mogelijk achten om, net als in andere grote Europese steden, het autoverkeer tegen 2030 te schrappen, als er vooraf werk wordt gemaakt van een actiekalender;

Considérant qu'un réclamant rappelle que le choix du mode de transport doit revenir aux citoyens et aux acteurs économiques que, par conséquent le PRDD ne peut qu'inciter à requérir à tel ou tel mode ;

Overwegende dat een reclamant eraan herinnert dat burgers en economische actoren zelf het transportmiddel moeten kunnen kiezen en dat het GPDO dan ook alleen maar een aanzet kan geven om voor een bepaalde transportmodus te kiezen;

Considérant qu'un réclamant propose de transformer le permis de conduire une automobile en permis de posséder une automobile ;

Overwegende dat een reclamant voorstelt om het 'bewijs om een auto te besturen', om te vormen tot een 'bewijs om een auto te bezitten';

Considérant que la ville de Bruxelles demande une réflexion dans le PRDD sur les 2 roues motorisés ;

Overwegende dat de Stad Brussel overleg in het GPDO vraagt over de gemotoriseerde tweewielers;

*Considérant ce qui a déjà été développé précédemment ;*

*Overwegende wat al eerder werd uitgelegd;*

*Que le Gouvernement estime que certaines réclamations relèvent de l'opinion personnelle ou d'autres compétences (permis de conduire, exploitation d'usine... par exemple) et ne sont donc pas pertinentes dans le cadre de cette procédure ;  
Que les besoins de mobilité et que la congestion du réseau routier augmentent ;*

*Dat de Regering van mening is dat sommige bezwaren een kwestie zijn van persoonlijke mening of andere bevoegdheden (bijvoorbeeld rijbewijs, uitbating van een fabriek, ...) en dus niet relevant zijn in het kader van deze procedure;*

*Que pour rencontrer la demande future en déplacement, il sera nécessaire de proposer des moyens de transport permettant d'offrir plus de capacité qu'aujourd'hui ;*

*Dat de mobiliteitsbehoeften en de congestie van het autowegennet toenemen;*

*Que cette augmentation de capacité ne peut être rencontrée par la voiture individuelle mais par les*

*Dat er, om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag naar verplaatsingen, vervoermiddelen moeten worden voorgesteld met een grotere capaciteit dan nu het geval is;*

*Dat deze capaciteitsverhoging niet kan worden bereikt met de personenwagen, maar met de*



*autres modes que le PRDD décide de soutenir et de développer ;*

*Que le PRDD vise une meilleure efficacité globale des déplacements pour tous les usagers de la ville ;*

*Que cette efficacité sera rencontrée par une multiplication des solutions de mobilité et par une amélioration de l'offre de transport en commun pour en augmenter la capacité.*

### **Hiérarchie des voies**

Considérant que Bruxelles Environnement, des Communes, des réclamants estiment que la hiérarchie des voiries est à préciser ;

Qu'un réclamant précise que la hiérarchie des voiries doit donner une priorité absolue aux transports en commun en réduisant les bandes de circulation les rendant disponibles qu'aux seuls professionnels ;

Considérant que des réclamants rappellent que ces projets de développements permettront de rencontrer les objectifs de hiérarchisation des voiries en limitant le trafic de transit dans les quartiers ;

*Considérant que le PRDD, en réponse aux réclamations, est complété afin de préciser l'organisation des réseaux et la hiérarchie des voies ;*

*Que le PRDD définit le réseau structurant de la mobilité à Bruxelles ;*

*Que ce réseau structurant repose sur trois composantes de base qui se combinent :*

- *le réseau structurant de transport en commun de haute capacité ;*
- *le réseau structurant de voirie ;*
- *le réseau structurant cyclable ;*

*Que le PRM aura la charge d'en détailler les modalités de mise en œuvre et l'arbitrage modal fin.*

### **Alternatives à la voiture**

Considérant que des Communes, des réclamants demandent la mise en œuvre effective des alternatives à la voiture efficaces et disponibles dans toute la région (P+R, lignes de transport en

*andere verplaatsingswijzen die het GPDO wil ondersteunen en ontwikkelen;*

*Dat het GPDO een betere globale efficiëntie van de verplaatsingen beoogt voor alle gebruikers van de stad;*

*Dat deze efficiëntie kan worden bereikt door de mobiliteitsoplossingen te vermenigvuldigen en het openbaarvervoersaanbod te verbeteren door de capaciteit ervan te verhogen.*

### **Hiërarchie van de wegen**

Overwegende dat Leefmilieu Brussel, de gemeenten en enkele reclamanten menen dat de hiërarchie van de wegen moet worden verduidelijkt;

Dat een reclamant erop wijst dat bij de hiërarchie van de wegen absolute prioriteit moet uitgaan naar het openbaar vervoer, door het aantal verkeersstroken te beperken en die enkel beschikbaar te houden voor professionelen;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat dankzij deze ontwikkelingsprojecten de doelstellingen inzake hiërarchisering van de wegen zullen worden gehaald, door het doorgaand verkeer in de wijken te beperken;

*Overwegende dat het GPDO, in antwoord op de bezwaren, werd aangevuld om de organisatie van het wegennet en de hiërarchie van de wegen te verduidelijken;*

*Dat het GPDO het structurerende mobiliteitsnet van Brussel definieert;*

*Dat dit structurerende net gebaseerd is op drie basiscomponenten die met elkaar worden gecombineerd:*

- *het structurerende openbaarvervoernet met een hoge capaciteit;*
- *het structurerende wegennet;*
- *het structurerende fietsersnet;*

*Dat het GMP de taak heeft om de uitvoeringsmodaliteiten en de modale arbitrage te detailleren.*

### **Alternatieven voor de wagen**

Overwegende dat de gemeenten en enkele reclamanten de effectieve toepassing vragen van efficiënte en overal in het Gewest beschikbare alternatieven (P+R, geschikte verbindingen met

commun adéquate, RER, autopartage...) en préalable à toute réduction de la place de la voiture au risque d'accentuer les problèmes voire de créer une sursaturation ;

Considérant qu'un réclamant souligne qu'il est difficile de dissuader les automobilistes navetteurs de prendre leur voiture sans RER ;

Qu'avec le RER, les parkings de dissuasion perdraient de leur utilité sur Bruxelles.

*Considérant que des alternatives à la voiture individuelle existent ;*

*Que certaines alternatives doivent encore être développées mais qu'il est urgent et possible de modifier certaines habitudes de déplacement ;*

*Que les P+R sont un outil indispensable au report modal ;*

*Qu'en attendant la mise en œuvre du RER, le Gouvernement a pris la décision de créer des P+R sur son territoire à des endroits stratégiques pour effectuer le transfert modal avant d'entrer en ville.;*

### **Autopartage / Covoiturage**

Considérant que le CERBC, BM, des réclamants se réjouissent du développement des différentes solutions de partage mais appellent à leur développement intégré, éventuellement renforcé pour les zones moins couvertes par la STIB plutôt que sur une statistique de motorisation des ménages pour limiter la compétition avec les transports en commun ;

Qu'un réclamant juge l'autopartage non convaincant ;

Considérant que la CRM, le CERBC, le CES, BM, des Communes, des réclamants demandent une politique plus efficace, ambitieuse et chiffrée, notamment pour la tarification, le stationnement, l'accès PMR en matière d'autopartage et de covoiturage (y compris inter opérateurs et interrégionale) ;

Que BM souhaite que la Région élargisse son action à l'ensemble des services de mobilité ;

Considérant que le CES, des réclamants appellent à la création et la généralisation de pistes de

het openbaar vervoer, GEN, autodelen, ...), vooraleer er minder plaats wordt toegekend aan de wagen, met het risico om de problemen nog te verergeren of oververzadiging te veroorzaken;

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat het zonder GEN moeilijk is om pendelaars die met de wagen komen ervan te overtuigen die wagen niet te gebruiken;

Dat met het GEN, de overstapparkings in Brussel deels hun nut zouden verliezen;

*Overwegende dat er alternatieven bestaan voor de personenwagen;*

*Dat sommige alternatieven nog moeten worden ontwikkeld maar dat het dringend en mogelijk is om bepaalde verplaatsingsgewoonten te veranderen;*

*Dat de P+R-parkings onmisbaar zijn om de modale verschuiving tot stand te brengen;*

*Dat de Regering, in afwachting van de uitvoering van het GEN, heeft besloten om op haar grondgebied P+R-parkings aan te leggen op strategische plaatsen om de modale verschuiving te realiseren vóór het binnenrijden van de stad.*

### **Autodelen / Carpooling**

Overwegende dat de RLBHG, BM en enkele reclamanten zich verheugen over de ontwikkeling van de verschillende oplossingen op vlak van autodelen maar dat ze een oproep doen om die op een geïntegreerde manier te ontwikkelen, eventueel uitgebreid voor de minder goed door de MIVB bediende gebieden, veeleer dan op een statistiek van wagenbezit bij de huishoudens om de concurrentie met het openbaar vervoer te beperken;

Dat een reclamant het autodelen weinig overtuigend vindt;

Overwegende dat de GMC, de RLBHG, de ESR, BM, gemeenten en enkele reclamanten een efficiënter, ambitieuzer en meer becijferd beleid vragen, met name op vlak van tarieven, parkeren, toegang voor PBM, op vlak van autodelen en carpoolen (inclusief tussen operatoren en tussen gewesten);

Dat BM wenst dat het Gewest zijn actie uitbreidt naar alle mobiliteitsdiensten;

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten een oproep doen voor de aanleg en het

circulation réservée au covoiturage et de tenir compte de cette catégorie lors de l'instauration de taxation ou tarification ;

*Considérant que le PRDD considère l'autopartage comme une solution de mobilité efficace ;  
Que la notion d'autopartage dépasse l'idée actuelle du covoiturage et doit être élargie aux services de voitures partagées appelés à se développer fortement ;  
Que, dans ce cadre, la voiture partagée n'est pas à considérer comme un transport en commun.*

### **Taxi**

Considérant que le CES, des réclamants appellent à prendre en compte l'offre taxi ;

Qu'un réclamant demande une réciprocité d'accès aux taxis desservant Bruxelles et l'aéroport ;

Considérant que la ville de Bruxelles s'interroge sur les ambitions en matière de part modale des taxis à 2025 eu égard aux camemberts de la page 106 et souhaite une clarification ;

*Considérant que le PRDD, suite aux réclamations, est complété et précise sa vision en matière de transport rémunéré de personnes ;*

*Que les services de taxis (taxi/ taxis partagés / taxis moto / nouveaux services de transport rémunéré) et les voitures partagées (« Cambio, Zen Car, Ubeeqo, DriveNow et ZipCar... ») sont à considérer comme des modes de déplacement complémentaires aux transports publics dans la mesure où ils font directement concurrence à la voiture privée et présentent une potentielle solution de remplacement aux trajets occasionnels en voiture ;*

*Que ces services doivent profiter d'un cadre clair, équitable et favorable à tous;*

*Qu'à ce titre, la Région de Bruxelles-Capitale déploie un Plan spécifique ;*

*Que la Région veillera par ailleurs à améliorer la desserte des aéroports dont celui de Bruxelles-National de manière à éviter les retours de taxis « vides » de passagers (gaspillage de ressources, préjudice environnemental, ...).*

### **Usage de la voiture**

veralgemenen van rijstroken die voor autodelen zijn voorbehouden en rekening te houden met deze categorie bij het invoeren van taksen en tarieven;

*Overwegende dat het GPDO autodelen beschouwt als een efficiënte mobiliteitsoplossing;  
Dat het begrip 'autodelen' verder gaat dan het huidige carpoolen en moet worden uitgebreid tot de autodeeldiensten die zich sterk ontwikkelen;*

*Dat autodelen in dit kader niet wordt gezien als een vorm van openbaar vervoer.*

### **Taxi**

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten een oproep doen om rekening te houden met het taxi-aanbod;

Dat een reclamant vraagt een wederkerige toegang tot taxi's die Brussel en de luchthaven bedienen;

Overwegende dat de Stad Brussel vragen heeft bij de ambities op vlak van het modale deel van de taxi's tegen 2025, rekening houdend met de taartdiagrammen van pagina 106; de stad wenst daarom verduidelijking;

*Overwegende dat het GPDO naar aanleiding van de bezwaren werd aangevuld en zijn visie inzake het bezoldigde personenvervoer verduidelijkt;*

*Dat de taxidiensten (taxi/deeltaxi/motortaxi/nieuwe diensten van bezoldigd vervoer) en autodelen ("Cambio, Zen Car, Ubeeqo, DriveNow en ZipCar") moeten worden beschouwd als verplaatsingswijzen die het openbaar vervoer aanvullen in de mate dat ze rechtstreekse concurrentie betekenen voor de personenwagen en een mogelijk alternatief bieden voor occasionele trajecten met de wagen;*

*Dat deze diensten een duidelijk en gelijk kader moeten bieden dat voor iedereen gunstig is;*

*Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in die zin een plan uitwerkt;*

*Dat het Gewest er bovendien op toeziet dat de bediening van de luchthaven wordt verbeterd, waaronder Brussel-Nationaal, om te vermijden dat de taxi's "leeg", dus zonder passagiers, moeten terugrijden (verspilling van middelen, schadelijk voor het milieu, enz.).*

### **Gebruik van de auto**

Considérant que le CES et des réclamants estiment que le recours à la voiture n'est négatif que dans la mesure où il est massif, solitaire et que des alternatives existent ;

Considérant qu'un réclamant demande la limitation du parc de voiture par ménage dans un esprit d'utilisation rationnelle et non réservée au plus aisés de la voirie ;

Considérant que la CRM, des réclamants souhaitent que le PRDD crée des créneaux horaires pour la circulation polluante ou tout le moins facilitent la flexibilité des horaires pour lisser les heures de pointe, favorise le télétravail ;

Considérant que le CERBC suggère que soit reformulé « Au niveau des usages, il s'agit de favoriser les déplacements en voiture uniquement lorsqu'il s'agit du mode le plus adapté et d'évoluer vers une utilisation de la voiture découplée de sa possession » en supprimant le terme « favoriser » jugé inopportun ;

*Considérant que le PRDD s'attache à offrir des solutions de mobilité efficaces à toute heure et à offrir des alternatives à la possession individuelle de voiture ;*

*Que ces solutions permettront de réduire la pollution liée à la mobilité, la congestion, augmenteront l'efficacité de la mobilité globale ;*

*Qu'enfin, le Gouvernement développe une vision de "ville de proximité" dans le but de limiter le besoin de recourir à la voiture personnelle ;*

### **Pendulaires**

Considérant que des réclamants estiment incompréhensible la disparité d'efforts demandée aux pendulaires par rapport aux Bruxellois (lesquels utilisent encore massivement la voiture) et jugent négativement cette opposition entre navetteurs et Bruxellois ;

Considérant que le CERBC, la CRM et des réclamants estiment que le projet ne peut se baser sur les seuls navetteurs ;

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten menen dat het gebruik van de auto enkel negatief is als het massaal is, mensen alleen in de wagen zitten en er alternatieven bestaan;

Overwegende dat een reclamant een beperking van het wagenpark vraagt per gezin, rekening houdend met een rationeel gebruik dat niet enkel aan de meest welstellenden van de weg is voorbehouden;

Overwegende dat de GMC en enkele reclamanten wensen dat het GPDO slots invoert voor het vervuilend verkeer, of toch minstens de flexibiliteit van de uren vergemakkelijkt om de spits wat te verzachten, en dat ook telewerk zou worden bevorderd;

Overwegende dat de RLBHG voorstelt om volgende zin opnieuw te formuleren "Op vlak van gebruik, dienen de verplaatsingen met de auto enkel te worden aangemoedigd, indien het om het meest aangepaste middel gaat en dienen we te evolueren in de richting van het gebruik van de wagen, die wordt losgekoppeld van het bezit ervan", waarbij on gepaste bevonden term "aanmoedigen" dient te worden vervangen;

*Overwegende dat het GPDO op ieder ogenblik efficiënte mobiliteitsoplossingen wil bieden, evenals alternatieven voor het individuele autobezit;*

*Dat deze oplossingen de luchtvervuiling verbonden aan de mobiliteit en de files beperken en de efficiëntie van de globale mobiliteit verhogen;*

*Dat de Regering ten slotte pleit voor een 'buurtstad' om het gebruik van de personenwagen te beperken.*

### **Pendelaars**

Overwegende dat enkele reclamanten geen begrip hebben voor de ongelijke inspanningen die van de pendelaars wordt verwacht, in vergelijking met de Brusselaars (die nog altijd massaal de auto gebruiken) en dat ze die tegenstelling tussen pendelaars en Brusselaars negatief beoordelen;

Overwegende dat de RLBHG, de GMC en enkele reclamanten menen dat het project niet enkel op pendelaars mag gebaseerd zijn;

Considérant que des réclamants souhaitent que le PRDD stoppent l'afflux des navetteurs (entrants) ou tout le moins ne défavorise pas les Bruxellois, utilisateur 24/7 du territoire régional ;

Considérant que des réclamants accueillent favorablement la réduction de la navette et la requalification des axes pénétrants;

Qu'ils jugent, qu'ainsi libérée des flux externes, la circulation à Bruxelles s'améliorera ;

Considérant que des réclamants demandent que les Bruxellois ne financent pas des infrastructures de mobilité sur-capacitaires au bénéfice des navetteurs ;

Considérant que des Communes appellent à la définition de mesures concrètes, locales et tenant compte des Communes et régions concernées mettant en œuvre la réduction de la navette entrante et des objectifs de réduction du trafic logistique ;

*Considérant que le PRDD n'a pas la volonté d'opposer les Bruxellois et les navetteurs ;  
Que le texte est clarifié sur ce point pour éviter toute mésinterprétation ;  
Que les solutions de mobilité préconisées par le PRDD sont orientées vers tous les usagers.*

### **Conditions de circulation**

Considérant que des réclamants déplorent l'état des infrastructures, la rationalité des itinéraires et projets proposés ;

Considérant que des réclamants souhaitent que les infrastructures (carrefours, obstacles) soient simplifiées, que les feux de circulation aient une phase anticipée de sorte que la fluidité soit la priorité;

Qu'un réclamation appelle à la mise en place d'une circulation alternée basée sur les n° d'immatriculation ;

*Considérant que ces questions, d'ordre organisationnel et technique, ne relèvent pas du PRDD.*

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat het GPDO de instroom van pendelaars stopt, of toch minstens niet de Brusselaars benadeelt, die het gewestelijke grondgebied 24/7 gebruiken;

Overwegende dat enkele reclamanten het beperken van de pendelstroom en de herkwalificatie van de verkeersassen die naar het centrum leiden toejuichen;

Dat zonder die externe stromen, volgens hen het verkeer in Brussel erop zal verbeteren;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen dat de Brusselaars niet financieel moeten opdraaien voor infrastructuur op vlak van mobiliteit met een overcapaciteit, ten voordele van de pendelaars;

Overwegende dat enkele gemeenten een oproep doen om concrete en lokale maatregelen te bepalen, rekening houdend met de betrokken gemeenten en gewesten, die werk maken van het beperken van het ingaand pendelverkeer en van de doelstellingen om het logistieke verkeer te beperken;

*Overwegende dat het GPDO geen tegenstelling beoogt tussen de Brusselaars en de pendelaars;  
Dat de tekst in dit opzicht werd verduidelijkt om elke verkeerde interpretatie te vermijden;  
Dat de mobiliteitsoplossingen die het GPDO aanbeveelt gericht zijn op alle gebruikers.*

### **Verkeersvoorwaarden**

Overwegende dat enkele reclamanten de staat van de infrastructuur, de rationaliteit van de routes en van de voorgestelde projecten betreuren;

Overwegende dat de reclamanten wensen dat de infrastructuren (kruispunten, hindernissen) worden vereenvoudigd en dat de verkeerslichten zodanig worden afgesteld dat de doorstroming voorrang krijgt;

Dat een reclamant een oproep doet voor de invoering van beurtelings verkeer op basis van de nummerplaten;

*Overwegende dat deze organisatorische en technische kwesties niet onder het GPDO vallen.*

**Pénétrante E411 et viaduc Herrmann Debroux**

Considérant que réclamants déplorent que le projet propose la suppression couteuse d'infrastructures routières utiles et fonctionnelles dont le viaduc Herrmann Debroux ou la requalification des axes pénétrants ;

Que des réclamants jugent le viaduc Herrmann Debroux notamment indispensable à l'acheminement des blessés au CHIREC ;

Considérant qu'au contraire Bruxelles Environnement, la Commune d'Ixelles, la Commune d'Auderghem, d'autres réclamants se réjouissent du bénéfice environnemental de la suppression des infrastructures routières, dont le viaduc Herrmann Debroux et la requalification des axes entrants dont E411 ;

Que des réclamants et plusieurs Communes s'inquiètent de l'impact, de l'accessibilité de la zone, de sa connexion – pour l'E411 du développement urbanistique et logistique de Delta -, des conséquences négatives sur les quartiers avoisinants de la politique de requalification des axes pénétrants ;

Considérant que des réclamants demandent que le PRDD profite de la reconfiguration de cet axe pour permettre la reconnexion du maillage vert ;

Que des réclamants demandent de reporter la démolition du viaduc Herrmann Debroux, de tester différentes configurations (dont le ré-usage en P+R, en espaces verts...);

Considérant que des réclamants incitent le Gouvernement à réorganiser ou requalifier, en lien avec le projet E411, la circulation du carrefour Leonard ;

*Considérant que le Gouvernement, en réponse aux réclamations a précisé la structure de mobilité qu'il souhaite développer pour la Région ;*

*Que cette trame d'infrastructure entend préserver la quiétude des quartiers résidentiels ;*

*Que l'axe E411 et son prolongement sur le territoire d'Auderghem provoque des nuisances importantes pour les riverains ;*

*Que l'utilisation de l'espace à cet endroit particulier de la Région n'est pas efficace ;*

*Que l'infrastructure de gabarit autoroutier ne*

**Invalsweg e411 en Herrmann Debroux viaduct**

Overwegende dat enkele reclamanten betreuen dat het project de dure sloop van nuttige en functionele weginfrastructuur voorstelt, zoals het Herrmann Debroux viaduct of de herkwalificatie van verkeersassen die naar het centrum leiden;

Dat enkele reclamanten het Herrmann Debroux viaduct met name essentieel vinden voor het vervoeren van gewonden naar het CHIREC;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel, de Gemeente Elsene, de Gemeente Oudergem en andere reclamanten zich daarentegen verheugen over de milieuvoordelen van een sloop van die weginfrastructuur, zoals het Herrmann Debroux viaduct of de herkwalificatie van verkeersassen die naar het centrum leiden zoals de E411;

Dat enkele reclamanten en verschillende gemeenten zich zorgen maken om de impact, de toegankelijkheid van de zone, de verbinding ervan – voor de E411, om de stedenbouwkundige en logistieke ontwikkeling van Delta - en de negatieve gevolgen op de omliggende wijken van het beleid dat gericht is op de herkwalificatie van verkeersassen die naar het centrum leiden;

Overwegende dat de reclamanten vragen dat het GPDO gebruik maakt van de herinrichting van deze as om de verbinding met het groene netwerk opnieuw mogelijk te maken;

Dat enkele reclamanten vragen om de sloop van het Herrmann Debroux viaduct uit te stellen, verschillende configuraties te testen (zoals het hergebruik als P+R, in groene ruimten, ...);

Overwegende dat enkele reclamanten de Regering aansporen om samen met het project van de E411, ook het verkeer op het Leonardkruispunt te reorganiseren of te herkwalificeren;

*Overwegende dat de Regering in antwoord op de bezwaren de mobiliteitsstructuur die ze voor het Gewest wil ontwikkelen heeft toegelicht;*

*Dat dit infrastructuurnet de rust wil bewaren in de woonwijken;*

*Overwegende dat de E411 en het verlengde daarvan op het grondgebied van Oudergem heel wat overlast genereert voor de buurtbewoners;*

*Dat de ruimte op deze specifieke plaats in het Gewest niet efficiënt wordt gebruikt;*

*Dat de autosnelweginfrastructuur de*

*résoud pas les problèmes de congestion observés ;  
Que pour améliorer la capacité de transport de  
l'axe, comprenant par ailleurs une liaison de métro  
opérationnelle, il est indispensable de reconfigurer  
cet axe ;*

*Que le PRDD énonce « la neutralisation du viaduc  
Herrmann-Debroux au trafic routier et son  
intégration urbaine » ;*

*Que cette neutralisation envisage de ne plus  
utiliser le viaduc pour la circulation des voitures ;*

*Que le PRM et PAD en cours de réalisation sur  
cette zone détailleront l'avenir du viaduc et son  
éventuelle réutilisation pour d'autres usages ;*

*Que les constats établis par l'Administration  
régionale tendent à conclure que le viaduc n'est  
pas indispensable pour le Chirec, ni pour d'autres  
fonctions.*

### **Requalification pénétrantes**

Considérant que le CES et des réclamants  
demandent que le PRDD clarifie le concept de  
boulevards urbains ;

Considérant que BM suggère une réflexion globale  
sur la réduction des capacités routières en entrée  
de ville ;

Considérant que la CRM constate un antagonisme  
entre promotion d'un nouvel usage de la voiture  
et refonte du réseau intra-bruxellois ;

Considérant que des réclamants rappellent que la  
mesure de requalification des axes pénétrants n'a  
pas fait l'objet d'une analyse d'impacts, de  
simulations ;

Que BM rappelle toutefois que des analyses  
mobilité spécifiques sont réalisées, notamment  
pour l'E411, à intégrer dans le PRM ;

Que la Commune de Ganshoren et la Ville de  
Bruxelles demandent une étude d'impact  
préalable de ces requalifications ;

Que la Commune d'Auderghem demande une  
étude d'impact spécifique sur la santé de l'actuelle  
configuration de l'E411 ;

Que des Communes, des réclamants dénoncent le  
flou du PRDD et demandent une planification

*waargenomen congestieproblemen niet oplost;  
Dat deze as, die bovendien een operationele  
metroverbinding omvat, moet worden  
geherconfigureerd om zijn vervoerscapaciteit te  
verbeteren;*

*Dat het GOPD verwijst naar de "afsluiting van het  
Herrmann-Debrouxviaduct voor het autoverkeer en  
de integratie ervan in de stad";:*

*Dat deze afsluiting betekent dat het viaduct niet  
meer zal worden gebruikt voor het autoverkeer;*

*Dat het GMP en het RPA dat voor dit gebied wordt  
uitgewerkt de toekomst van het viaduct en het  
eventuele hergebruik ervan voor andere  
doeleinden in detail zullen behandelen;*

*Dat het viaduct volgens de vaststellingen van het  
gewestelijke bestuur niet onmisbaar is voor het  
Chirec, noch voor andere functies.*

### **Herkwalificatie van de verkeersassen die naar het centrum leiden**

Overwegende dat de ESR enen enkele  
reclamanten vragen dat het GPDO het concept  
van stadsboulevards verduidelijkt;

Overwegende dat BM een globaal overleg  
voorstelt over het beperken van de wegcapaciteit  
bij het binnenrijden van de stad;

Overwegende dat de GMC een tegenspraak  
vaststelt tussen het promoten van een nieuw  
gebruik van de wagen en de hervorming van het  
net binnen Brussel;

Overwegende dat enkele reclamanten eraan  
herinneren dat in het kader van de herkwalificatie  
van de verkeersassen geen analyse van de impact,  
noch simulaties zijn uitgevoerd;

Dat BM er evenwel aan herinnert dat specifieke  
mobiliteitsanalyses zijn uitgevoerd, met name  
voor de E411, die in het GMP moeten worden  
geïntegreerd;

Dat de Gemeente Ganshoren en de Stad Brussel  
voorafgaand een impactstudie vragen van die  
herkwalificaties;

Dat de Gemeente Oudergem een specifieke  
impactstudie vraagt naar de toestand van de  
huidige configuratie van de E411;

Dat de gemeenten en enkele reclamanten het  
vage karakter van het GPDO aanklagen en een

précise (infrastructures concernées, actions à entreprendre, temporalités...) en particulier pour la requalification de l'E411 ;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la volonté de réduction des capacités pénétrantes ;

Considérant qu'un réclamant soutient la politique de requalification des axes pénétrants ;

Considérant que des réclamants jugent que cette politique infrastructurelle détériore l'attractivité économique et résidentielle de la Région ;

Qu'un réclamant souhaite voir le passage concernant la requalification de l'E40 supprimé du PRDD ;

Considérant qu'un réclamant demande p. 99 de modifier « Transformer les axes pénétrants routiers en boulevards urbains à l'échéance 2025 : réduction significative et adaptée de la capacité des 6 axes majeurs ( ... ) Boulevard de la Woluwe » en ajoutant « en vue de leur usage multimodal tout en optimisant la capacité à écouler les flux de circulation » au regard des projets pour le site qu'il occupe et du caractère essentiel pour l'accessibilité à l'hôpital et à l'université, notamment en autobus ;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la requalification du boulevard industriel eu égard aux programmes, aux ambitions portuaires de la zone et demande que le projet ne reprenne pas cet axe ;

Considérant que des Communes, des réclamants jugent que les axes :  
avenue de Wezembeek / boulevard des invalides / rue Jules Cockx / chaussée de Wavre / boulevard du Lambermont / avenue de l'exposition universelle / avenue de l'exposition / chaussée de Louvain / boulevard Dupuis / chaussée de Ninove / rue de Stalle / avenue de Tervueren / boulevard des invalides / avenue de Broqueville / avenue Paul Hymans / Avenue Vandervelde / boulevard

precieze planning vragen (betrokken infrastructures, acties die moeten worden ondernomen, tijdsbestek, ...) en vooral dan voor de herkwalificatie van de E411;

Overwegende dat enkele reclamanten zich ernstige vragen stellen bij de wil om het aantal verkeersassen die naar het centrum leiden af te bouwen;

Overwegende dat een reclamant het beleid rond de herkwalificatie van de verkeersassen die naar het centrum leiden steunt;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat dit infrastructuurbeleid de economische en residentiële aantrekkingskracht van het Gewest schaadt;

Dat een reclamant wenst dat de passage over de herkwalificatie van de E40 wordt geschrapt;

Overwegende dat een reclamant vraagt om op p. 99 het volgende te wijzigen "De verkeersassen die naar het centrum leiden tegen 2025 omvormen tot stadsboulevards: gevoelige en aangepaste vermindering van de capaciteit van de 6 belangrijkste assen (...) Woluwelaan" en er het volgende aan toe te voegen "met het oog op een multimodaal gebruik, waarbij de capaciteit van de verkeersdoorstroming moet worden geoptimaliseerd" rekening houdend met de projecten voor de site en het essentiële karakter voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis en de universiteit, met name per bus;

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken om de herkwalificatie van de Industrielaan, rekening houdend met de programma's en met de havenambities in dat gebied, en ze vragen dat dit project deze as niet overneemt;

Overwegende dat enkele gemeenten en enkele reclamanten de assen:  
Wezembeeklaan / Invalidenlaan / Jules Cockxstraat / Waversesteenweg / Lambermontlaan / Wereldtentoonstellingslaan / Tentoonstellingslaan / Leuvensesteenweg / Dupuislaan / Ninoofsesteenweg / Stallestraat / Tervurenlaan / Invalidenlaan / Broquevillelaan / Paul Hymanslaan / Vanderveldelaan / Industrielaan / Alsebergsesteenweg / Waterlosesteenweg



industriel / chaussée d'Alseberg / chaussée de Waterloo

comme des axes pénétrants de la Région présentant des impacts importants devant faire l'objet d'une requalification en vue du report modal ;

Considérant qu'un réclamant demande qu'une étude de la Petite ceinture ouest (porte de Ninove/Saintelette) soit menée pour intégrer la chaussée de Gand qui n'est pas sur le territoire de la ville, mais qui a un impact pour l'accès au Pentagone;

Considérant qu'un réclamant s'inquiète des expropriations éventuelles rendues nécessaires par le projet de requalification des axes pénétrants ;

Considérant que des réclamants envisagent que la politique de réduction de la navette coutera énormément (P+R, Transports en commun) au détriment du maillage fin des quartiers ;

Considérant que la Commune de Ganshoren appelle à ajouter au thématique « requalification des axes pénétrants » une mention complémentaire sur le report modal en amont de la Région ;

*Considérant que le PRDD parle de boulevard urbain en opposition à l'autoroute que constitue encore actuellement plusieurs axes routiers pénétrants dans Bruxelles (A12, E40, E411, boulevard Léopold III, boulevard de la Woluwe, boulevard Industriel, ...);*

*Que tous les axes pénétrants n'ont pas le statut d'autoroute ;*

*Que le PRDD concentre son action sur la transformation des voiries capacitaires qui accueillent le trafic le plus important et sur lesquels un partage de l'espace public au profit des autres modes de transport est possible ;*

*Que le Gouvernement entend prioriser cette politique sur 6 axes pénétrants tout en améliorant les conditions des autres voies d'entrée en Région bruxelloise ;*

*Que le PRDD a pour vocation de proposer une vision ambitieuse du développement du territoire répondant aux enjeux et défis majeurs pour la Région et sa population ;*

*Qu'un des enjeux et défis majeurs est la réduction*

als gewestelijke verkeersassen die naar het centrum leiden beschouwen en die een belangrijke impact hebben, die een herkwalificatie vereist met het oog op een modal shift;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat er een studie van de westelijke Kleine Ring (Ninoofse Poort/Saintelette) zou worden uitgevoerd om de Gentse Steenweg te integreren die zich niet op het grondgebied van de stad bevindt maar die een impact heeft voor de toegang tot de Vijfhoek;

Overwegende dat een reclamant zich zorgen maakt om de eventuele onteigeningen die nodig zijn door het project rond de herkwalificatie van de verkeersassen die naar het centrum leiden;

Overwegende dat enkele reclamanten vooropstellen dat het beleid om het pendelverkeer te beperken heel duur zal zijn (P+R, openbaar vervoer) en ten koste gaat van een fijne vermazing van de wijken;

Overwegende dat de gemeente Ganshoren vraagt om bij het thema "herkwalificatie van de verkeersassen die naar het centrum leiden" een extra vermelding aan te brengen over de modal shift buiten het Gewest;

*Overwegende dat het GPDO het heeft over een stadsboulevard en niet over een autoweg zoals momenteel verschillende invalswegen in Brussel er een zijn (A12, E40, E411, Leopold III-laan, Woluwelaan, Industrielaan, ...);*

*Dat niet alle invalswegen het statuut hebben van autowegen;*

*Dat het GPDO zich richt op de omvorming van de capacitaire wegen met het drukste verkeer en waar de openbare ruimte kan worden gedeeld met de andere verplaatsingswijzen;*

*Dat de Regering dit beleid wil bevoorrechten op 6 invalswegen en tegelijk de voorwaarden op de andere invalswegen van het Gewest wil verbeteren;*

*Dat het GPDO een ambitieuze visie voorstelt op de ontwikkeling van het grondgebied en een antwoord wil bieden op de belangrijkste uitdagingen voor het Gewest en zijn bevolking;*

*Dat een van die belangrijke uitdagingen erin*

*de la présence de l'automobile en ville ;*

*Que cette réduction pourra se réaliser grâce à la mise en œuvre d'une multitude de mesures dont le PRDD fixe le cadre ;*

*Qu'une modélisation des impacts sur le trafic n'est pas nécessaire pour que le PRDD définisse sa vision de l'organisation de la mobilité à Bruxelles ;*

*Que par ailleurs, une modélisation est prévue dans le cadre de l'élaboration du PRM ;*

*Que le PRDD définit la vision à l'horizon 2040 ;*

*Que le PRM, les PAD, les projets définiront le détail de la planification (en ce compris mesures complémentaires, travaux à entreprendre, démarches procédurales ou engagements budgétaires rendus nécessaires), des actions à entreprendre sur le territoire de la Région bruxelloise ;*

*Que de la sorte, la congestion automobile qui est un frein important pour l'attractivité économique de Bruxelles sera minimisée.*

### **Tunnels**

Considérant que la Commune de Schaerbeek, des réclamants jugent paradoxale la politique du PRDD concernant les tunnels et concernant la transformation du réseau routier ;

Considérant que des réclamants estiment que le maintien (et la construction) de nouveaux tunnels n'est pas une solution dans la mesure où toute infrastructure nouvelle induit des flux nouveaux ;

Qu'ils demandent la suppression de l'élément « Alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer [...] » p100 ;

Qu'ils demandent également la suppression du passage « de opties voor de Kleine Ring mogen niet leiden tot een verhoging van de verkeerscapaciteit » (p. 101) car en contradiction avec le projet de PRDD et notamment avec la page 106 ;

Considérant qu'un réclamant rappelle qu'un tunnel doit rester exceptionnel et être justifié par un impératif en matière de trafic régional dont l'impact en surface serait hors de proportion ou par une intensité urbaine de surface exceptionnelle ;

*bestaat om de aanwezigheid van de auto in de stad te verminderen;*

*Dat dit kan worden gerealiseerd via tal van maatregelen waarvan het GPDO het kader vastlegt;*

*Dat een modellering van de impact op het verkeer niet nodig is opdat het GPDO zijn visie op de organisatie van de mobiliteit in Brussel kan bepalen;*

*Dat er overigens een modellering is voorzien in het kader van de uitwerking van het GMP;*

*Dat het GPDO de visie bepaalt tegen 2040;*

*Dat het GMP, het RPA en de projecten in detail zullen ingaan op de planning (met inbegrip van de aanvullende maatregelen, de uit te voeren werken, de procedurale benaderingen of de noodzakelijk gemaakte budgettaire verbintenissen) van de acties die moeten worden ondernomen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*

*Dat de autocongestie, die een belangrijke rem is voor de economische aantrekkelijkheid van Brussel, tot een minimum zal worden beperkt.*

### **Tunnels**

Overwegende dat de Gemeente Schaerbeek en enkele reclamanten het beleid van het GPDO op vlak van tunnels en van de herinrichting van het wegennet paradoxaal vinden;

Overwegende dat de reclamanten menen dat het openhouden van de tunnels en de bouw van nieuwe tunnels geen oplossing is, aangezien elke nieuwe infrastructuur ook nieuwe verkeersstromen aantrekt;

Dat ze de schrapping vragen van het zinsdeel "Alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer [...]" p100;

Dat ze ook vragen om volgende passage te schrappen "de opties voor de Kleine Ring mogen niet leiden tot een verhoging van de verkeerscapaciteit" (p. 101) wegens in tegenspraak met het project van GPDO en o.a. met pagina 106;

Overwegende dat een reclamant eraan herinnert dat een tunnel de uitzondering moet blijven en moet zijn gerechtvaardigd door een noodzaak op vlak van regionaal verkeer, waarvan de impact bovengronds buiten verhouding zou zijn, of door een uitzonderlijke stedelijke drukte bovengronds;

Considérant que la CRM, le CES, BM des réclamants souhaitent voir définir les critères du maintien des tunnels après 2025 et notamment la notion de « tunnel indispensable » de leur usage et du phasage dans le PRDD ;

Considérant que le CERBC, BM, des réclamants appellent à une étude approfondie tenant compte des couts et à l'élaboration d'une stratégie concernant les tunnels routiers, les 6 axes pénétrants ;

Que la ville de Bruxelles demande que la question des tunnels soit liée à celle de la fiscalité automobile ;

Que d'autres réclamants déplorent les mesures ou l'absence d'étude d'opportunité visant l'investissement dans les tunnels alors qu'il est prévu une fermeture à terme ou que des projets de ré-usage pour le tramway existent ;

Que des réclamants déplorent la gestion de la fermeture des tunnels et le fait qu'elle n'ait pas permis une réflexion globale, à défaut dans le PRDD, de leur utilité ;

Considérant qu'un réclamant se réjouit de la réouverture de tunnels ;

Que la Commune de Schaerbeek s'étonne du statut réservé à la trémie E40 au regard de l'avancement des études ;

Que le CES, la Commune de WSP, un réclamant pointent l'intérêt des tunnels dans la meilleure gestion des aménagements de surface ;

Considérant que la Commune de Ganshoren s'oppose à la suppression des tunnels tant que la navette n'aura pas été réduite ;

Que la ville de Bruxelles, la Commune de WSP s'inquiètent des conséquences de la politique des tunnels à Reyers sur la voirie locale, Montgomery, sur l'axe Loi et sur le fonctionnement de la petite ceinture et refusent la fermeture du tunnel Saint Lazare ;

Considérant que le CES, le CERBC, des réclamants appellent le PRDD à adopter comme principe que les tunnels s[er]ont entretenus ;

Que le CES et le CERBC, des réclamants souhaitent

Overwegende dat de GMC, de ESR, BM en enkele reclamanten wensen dat criteria worden bepaald voor het open houden van de tunnels na 2025 en met name voor het begrip "essentiële tunnel", het gebruik en de fasering binnen het GPDO;

Overwegende dat de RLBHG, BM en enkele reclamanten behalve een grondige studie, rekening houdend met de kosten, ook het opstellen van een strategie vragen inzake autotunnels, de 6 verkeersassen die naar het centrum leiden;

Dat de Stad Brussel vraagt dat de problematiek van de tunnels wordt gekoppeld aan die van de autofiscaliteit;

Dat andere reclamanten de maatregelen betreuren, of het ontbreken van een opportuniteitsstudie met het oog op de investeringen in de tunnels, terwijl op termijn een sluiting is voorzien of er projecten bestaan waarbij die tunnels later voor de tram kunnen worden hergebruikt;

Dat de reclamanten het beheer van de sluiting van de tunnels betreuren, evenals het feit dat er geen globaal overleg kon worden gevoerd over het nut ervan omdat er in het GPDO geen sprake van was;

Overwegende dat een reclamant tevreden is dat de tunnels opnieuw open zijn;

Dat de Gemeente Schaerbeek zich verbaast over het statuut van de tunnelmond E40, rekening houdend met de voortgang van de studies;

Dat de ESR, de Gemeente SPW en een reclamant wijzen op het belang van de tunnels in een beter beheer van de bovengrondse inrichting;

Overwegende dat de Gemeente Ganshoren zich verzet tegen de sluiting van de tunnels, zolang de pendelstroom niet is verminderd;

Dat de Stad Brussel en de Gemeente SPW zich zorgen maken om de gevolgen van het tunnelbeleid aan Reyers op het lokale wegennet, Montgomery, op de as Wet en op het verkeer op de Kleine Ring; ze weigeren daarom de sluiting van de Sint-Lazarustunnel;

Overwegende dat de ESR, de RLBHG en enkele reclamanten het GPDO vragen het principe aan te nemen dat de tunnels (zullen) worden onderhouden;

Dat de ESR, de RLBHG en enkele reclamanten

que toute rénovation prenne en considération les dernières technologies existantes ;

*Considérant que le PRDD considère que les tunnels jouent aujourd'hui un rôle important dans l'organisation de la circulation de certains axes routiers ;*

*Que, vu les coûts importants de leur entretien, le PRDD envisage une évaluation du besoin de leur maintien au-delà de 2025 ;*

*Que le plan régional de mobilité évaluera l'opportunité du maintien de chaque tunnel routier bruxellois ne constituant pas le réseau structurant ou devenu inadéquat suite au report modal progressif.*

*Que, suite aux réclamations, le PRDD a été modifié et ne précise plus les aménagements localisés à réaliser ;*

### **Création de nouveaux tunnels**

Considérant que des réclamants demandent la mise en tunnel ou la prolongation des axes : avenue Charles Quint / avenue de Cortenbergh / E411 à partir de Delta / allée verte ;

Qu'un réclamation souhaite également la réutilisation de l'assiette de la ligne SNCB 26 à l'usage d'une voie rapide entre Beaulieu et Cinquantenaire ;

Considérant que BM, des réclamants s'interrogent sur la pertinence de la couverture de certains axes ;

Qu'un autre réclamation juge positivement les projets de couverture de la petite ceinture ;

*Considérant que le PRDD n'envisage pas la création de nouveau tunnel ;*

*Que le PRDD considère comme une nécessité que l'espace public que représente la petite ceinture contribue à hauteur de son potentiel à la qualité de vie urbaine ;*

*Que cette vision nécessitera, à l'horizon du PRDD une réfection des axes de circulation automobile, une réévaluation du partage modal en surface de sorte de garantir la qualité de vie tant en matière de bruit, de qualité de l'air, de traversabilité que de verdurisation.*

### **Refonte du réseau intra-bruxellois**

Considérant que des réclamants souhaitent la limitation voire l'interdiction de circulation dans

wensen dat bij elke renovatie rekening wordt gehouden met de bestaande technologieën;

*Overwegende dat het GPDO oordeelt dat de tunnels vandaag een belangrijke rol vervullen in de organisatie van het verkeer op bepaalde wegenassen;*

*Dat het GPDO, gezien de aanzienlijke onderhoudskosten, de onderhoudsbehoefte wil evalueren na 2025;*

*Dat het Gewestelijke Mobiliteitsplan de mogelijkheid zal evalueren om elke Brusselse wegtunnel die geen structurerend net vormt of als gevolg van de geleidelijke modale verschuiving niet meer adequaat is te behouden.*

*Dat het GPDO naar aanleiding van de bezwaren werd gewijzigd en geen gelokaliseerde inrichtingen meer aangeeft;*

### **Bouw van nieuwe tunnels**

Overwegende dat enkele reclamanten vragen een tunnel te bouwen of de assen te verlengen: Keizer Karellaan / Cortenberghlaan / E411 vanaf Delta / Groene Dreef;

Dat een reclamant tevens wil dat de bedding van NMBS lijn 26 wordt hergebruikt voor een snelweg tussen Beaulieu en Jubelpark;

Overwegende dat BM en enkele reclamanten zich vragen stellen bij de relevantie van de overkapping van sommige assen;

Dat een andere reclamant de overkapping van de Kleine Ring positief bekijkt;

*Overwegende dat het GPDO geen bouw van een nieuwe tunnel beoogt;*

*Dat het GPDO het noodzakelijk acht dat de openbare ruimte van de Kleine Ring in de mate van het mogelijke bijdraagt tot de kwaliteit van het stedelijke leven;*

*Dat deze visie in het licht van het GPDO een herwaardering van de wegverkeersassen, een nieuwe evaluatie van de bovengrondse modale verdeling vergt om de levenskwaliteit te garanderen op het vlak van geluidsoverlast, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en vergroening.*

### **Hervorming van het netwerk binnen Brussel**

Overwegende dat enkele reclamanten de beperking of zelfs het verbod vragen van verkeer

les quartiers, cette dernière poussant les habitants à fuir la Région ;

Qu'un réclamant considère que cette politique de protection du trafic de transit est à l'opposé de la pratique du service des routes ;

Considérant que le CES, le CERBC et des réclamants se réjouissent des intentions claires de réduire dans la Région la pression automobile, la congestion en ville et viser au report modal ;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à la vision du PRDD sur les voiries principales ;

Considérant que la Commune de Schaerbeek, des réclamants souhaitent que le PRDD reprenne les objectifs mentionnés par l'étude Moyenne ceinture de 2010 en vue de leur mise en œuvre rapide ;

Considérant que la Commune de Woluwe-Saint-Lambert, des réclamants demandent une prise en compte et des actions prioritaires de requalification des grands axes intra-bruxellois dont General Jacques, Schmidt, Brand Whitlock, Reyers, avenue du Port avec une attention portée aux modes actifs ;

Considérant que le CES et des réclamants s'inquiètent de la fluidité sur les boulevards urbains et le réseau local (notamment pour les véhicules de secours) ;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de l'absence de vision régionale pour la rue Belliard, emblème de l'autoroute urbaine, et demandent qu'une réflexion soit intégrée dans le PRDD ;

Considérant que des Communes, des réclamants souhaitent une intégration environnementale renforcée des principaux axes et chaussées (chaussée de Wavre, avenue des croix de feu, avenue de Tervueren, avenue Van Praet, avenue Gal Jacques, avenue Louise, ...) ;

Considérant que des réclamants se désolent de constater l'impact négatif de la piétonisation des boulevards du centre sur le comportement des automobilistes et l'usage du réseau viaire

binnen de wijken, omdat dat verkeer de inwoners ertoe aanzet het Gewest te ontvluchten;

Overwegende dat een reclamant dit beleid om het doorgaand verkeer te beschermen volledig in tegenspraak vindt met de praktijk van de wegedienst;

Overwegende dat de ESR, de RLBHG en enkele reclamanten zich verheugen over de duidelijke intenties om de autodruk in het Gewest en de congestie in de stad te beperken, en om werk te maken van de modal shift;

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen de visie van het GPDO langs de hoofdwegen;

Overwegende dat de Gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten wensen dat het GPDO de in de studie Middenring uit 2010 bepaalde doelstellingen terug bovenhaalt om die zo snel mogelijk toe te passen;

Overwegende dat de Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe en enkele reclamanten prioritair acties vragen voor de herkwalificatie van de grote assen binnen Brussel zoals General Jacques, Schmidt, Brand Whitlock, Reyers, Havenlaan met een bijzondere aandacht voor de actieve modi;

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten zich zorgen maken om de doorstroming langs de stadsboulevards en het lokale netwerk (o.a. voor interventiewagens);

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken om het gebrek aan gewestelijke visie op de Belliardstraat, een schoolvoorbeeld van een stadsautosnelweg, en vragen dat daar binnen het kader van het GPDO overleg over wordt gepleegd;

Overwegende dat de gemeenten en enkele reclamanten een sterkere milieu-integratie wensen van de belangrijkste assen en steenwegen (Waverssteenweg, Vuurkruisenlaan, Tervurenlaan, Van Praetlaan, Gal Jacqueslaan, Louizalaan, ...);

Overwegende dat enkele reclamanten betreuren de negatieve impact te moeten vaststellen van het autovrij maken van de centrumlanen op het gedrag van de autobestuurders en het gebruik van

alentour ;

Qu'un réclamant demande la suppression du passage concernant le goulet Louise ;

Considérant que la Commune de WSL, des réclamants souhaitent que les propositions du PRDD sur le réseau intra-bruxellois doivent s'accompagner d'une réflexion sur l'ensemble des voiries et une implication des habitants, commerçants ;

Considérant que des Communes souhaitent que les propositions de travaux approuvées par la Région soient mises en œuvre dans le cadre du PRDD, de la concordance entre les projets en cours d'exécution et le PRDD ;

Considérant que la Commune d'Ixelles propose de favoriser la pénétration du centre-ville via l'axe Tervueren ;

*Considérant que le PRDD rappelle que la moyenne ceinture représente la rocade reliant d'une part la première couronne densément urbanisée et la seconde couronne plus verte et d'autre part les radiales ;*

*Qu'à ce titre, son rôle d'interface est essentiel ;*

*Que le PRDD intègre à son terme 2040 la présence d'un transport en commun capacitaire en site propre desservant toute la boucle : les éléments préexistants seront donc étendus et connectés ;*

*Que ces grands axes accueilleront un itinéraire cyclable capacitaire au fur et à mesure de la réorganisation multimodale de la voirie ;*

*Que le réaménagement des boulevards de ceinture n'a pas pour but d'affecter la capacité ;*

*Que les aménagements seront soumis à l'avis des services de secours comme actuellement ;*

*Que la rue Belliard fait partie du réseau structurant de voirie au PRDD ;*

*Que le PRDD ne se prononce pas sur les aménagements que ce réseau structurant doit présenter ;*

*Que certaines réclamations relèvent de l'opinion personnelle et ne sont pas l'objet du présent plan ;*

*Qu'il appartient au PRM de traiter cette question ;*

het wegennetwerk rondom;

Dat een reclamant de schrapping vraagt van de doorgang aan de flessenhals Louiza;

Overwegende dat de Gemeente SLW en enkele reclamanten wensen dat de voorstellen uit het GPDO over het netwerk binnen Brussel gepaard moeten gaan met overleg over alle wegen en dat de bewoners, handelaars erbij worden betrokken;

Overwegende dat enkele gemeenten wensen dat voorstellen voor werken die door het Gewest zijn goedgekeurd worden toegepast binnen het kader van het GPDO, van de overeenstemming tussen de lopende projecten en het GPDO;

Overwegende dat de gemeente Elsene voorstelt om het inkomend verkeer richting stadscentrum vooral via de as Tervuren te laten verlopen;

*Overwegende dat het GPDO eraan herinnert dat de Middenring de verbinding vormt tussen enerzijds de dicht verstedelijkte eerste kroon en de groenere tweede kroon en anderzijds de radiaalwegen;*

*Dat ze in die zin een belangrijke rol vervult van interface;*

*Dat het GPDO tegen 2040 de aanwezigheid voorziet van een openbaar vervoer met een hoge capaciteit in eigen baan dat de hele lus bedient : de reeds bestaande elementen zullen daarvoor worden uitgebreid en verbonden;*

*Dat op deze grote verkeersassen een fietsroute met een hoge capaciteit zal worden aangelegd naarmate de multimodale reorganisatie van de wegen vordert;*

*Dat de herinrichting van de ringlanen niet ten koste mag gaan van de capaciteit;*

*Dat de inrichtingen zijn onderworpen aan het advies van de hulpdiensten, zoals ook nu het geval is;*

*Dat de Belliardstraat deel uitmaakt van het structurende wegennet in het GPDO;*

*Dat het GPDO zich niet uitspreekt over de inrichtingen die moeten worden uitgevoerd aan dit structurende wegennet;*

*Dat sommige bezwaren een kwestie zijn van persoonlijke mening en niet onder het huidige plan vallen;*

*Dat deze kwestie moet worden behandeld in het GMP;*

*Que suite aux réclamations, le PRDD a été adapté et ne parle plus de projet localisé ;*

*Que l'avenue de Tervuren est un axe de pénétration qui répond aux ambitions du PRDD en matière d'aménagement et de partage entre les modes puisqu'elle propose, outre la voirie réservée aux voitures, une piste cyclable bidirectionnelle séparée, un site propre accueillant un transport en commun de haute capacité.*

### **P+R**

Considérant que perspective.brussels, des réclamants souhaitent que les projets hors région et P+R en cours d'exécution ou mis en service avant l'approbation finale du PRDD sont à éliminer du texte ;

Considérant qu'un réclamant demande que les P+R existants soient agrandis en préalable à toute nouvelle construction ;

Considérant que des Communes, des réclamants souhaitent que la capacité des P+R existant suivent la demande ;

Que la Commune de WSL souhaite toutefois maintenir le caractère local du parking Roodebeek ;

Considérant qu'un réclamant demande la suppression de tout chiffre concernant les P+R dans le PRDD ;

Que le CES, des réclamants suggèrent que le PRDD envisage la construction de parkings souterrains plutôt que les P+R tels qu'énoncés ;

Considérant que des réclamants considèrent que ces projets de P+R doivent être cohérents avec les projets de requalification, avec la réalité et qu'ils ne doivent pas conduire à saturer les voiries d'accès ou les alentours ;

Considérant que BE, des Communes, des réclamants demandent des clarifications sur le cout, la localisation de P+R décidés par le PRDD (y compris hors RBC) , leurs impacts y compris boulevard industriel, route de Lennik ou chaussée de Ninove, d'éventuels sites alternatifs au P+R e411 et l'intérêt pour les Bruxellois et font des

*Dat het GPDO naar aanleiding van de bezwaren werd aangepast en niet meer ingaat op lokale projecten;*

*Dat de Tervurenlaan een invalsweg is die beantwoordt aan de ambities van het GPDO inzake begeleiding en verdeling tussen de verplaatsingswijzen; dat ze behalve de rijbanen voor het autoverkeer ook een afzonderlijk tweerichtingsfietspad bevat en een eigen baan voor het openbaar vervoer met een hoge capaciteit.*

### **P+R**

Overwegende dat perspective.brussels en enkele reclamanten wensen dat de projecten buiten het Gewest en P+R die momenteel worden uitgevoerd of zijn opgestart vóór de finale goedkeuring van het GPDO, uit de tekst worden geweerd;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de bestaande P+R worden uitgebreid vooraleer er nieuwe worden aangelegd;

Overwegende dat enkele gemeenten en enkele reclamanten wensen dat de capaciteit van de bestaande P+R de vraag bijhouden;

Dat de Gemeente SLW evenwel het lokale karakter van de parking Roodebeek wil behouden;

Overwegende dat een reclamant vraagt om alle cijfers over de P+R in het GPDO te schrappen;

Dat de ESR en enkele reclamanten voorstellen dat het GPDO werk zou maken van de bouw van ondergrondse parkings, eerder dan van P+R zoals aangekondigd;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat die P+R projecten moeten aansluiten bij de herkwalificatieprojecten en bij de realiteit, en dat ze er niet mogen voor zorgen dat de toegangswegen of de omgeving verzadigd geraakt;

Overwegende dat LB, gemeenten en enkele reclamanten verduidelijking vragen bij de kost, de locatie van de door het GPDO bepaalde P+R (ook buiten het BHG), de impact ervan ook langs de Industrielaan, de Lenniksebaan of Ninoofse Steenweg, van eventuele alternatieve sites voor de P+R E411 en het belang voor de Brusselaars, en

propositions ;

Considérant que la Commune de Jette s'oppose à nouveau au projet de P+R Exposition eu égard à la zone Natura 2000, à la zone verte tampon, demande sa suppression du projet de PRDD et rappelle le manque de capacité pour développer un P+R à développer sur le site UZ VUB;

Considérant que la Région flamande, des Communes, des réclamants craignent les effets négatifs sur leurs territoires, sur la forêt de Soignes – classée- ainsi que sur les voiries d'approche (RO, Vlaamse Rand, carrefour léonard...);

Considérant que BE, la Commune d'Overijse, d'autres réclamants insistent pour que les P+R à créer et la requalification des axes qu'ils entraînent ne menacent pas les espaces verts régionaux et zones naturelles classés ;

Considérant que des Communes, des réclamants jugent favorablement la proposition du PRDD de construire des P+R à l'entrée de Bruxelles et demandent notamment que le PRDD ajoute des P+R pour chacun des axes pénétrants à requalifier (Meiser, Bockstael, Stade roi Baudouin, Heysel, esplanade reconfiguré...conformément au RIE ou déplacement de Delta) ou en pourtour du pentagone et en lie ces projets à des transports en commun performants ;

Considérant que la Commune de WSP souhaite une réalisation rapide et coordonnée des P+R (et des mesures de l'axe mobilité) ;

Considérant qu'un réclamant rappelle qu'un pôle multimodal avec P+R bien pensé peut être rentable et urbanistiquement intéressant ;

Considérant que le CES, des Communes, des réclamants appellent la Région à renoncer à l'implantation de P+R en Région de Bruxelles-Capitale, ces infrastructures devant être construites en amont des entrées de Bruxelles et au plus près du domicile des navetteurs ;

ze ook voorstellen doen;

Overwegende dat de Gemeente Jette zich opnieuw verzet tegen het nieuwe project van P+R Tentoonstelling, gelet op het Natura 2000-gebied, de groene bufferzone, dat ze de schrapping van het project vraagt uit het GPDO en wijst op het capaciteitsgebrek om een P+R te ontwikkelen op de site UZ VUB;

Overwegende dat het Vlaams Gewest, gemeenten en enkele reclamanten de negatieve impact op hun grondgebied, op het beschermde Zoniënwoud en op de toegangswegen (RO, Vlaamse Rand, Leonardkruispunt, ...) vrezen;

Overwegende dat LB, de Gemeente Overijse en andere reclamanten erop aandringen dat de aan te leggen P+R en de herkwalificatie van de assen die ze teweegbrengen, geen bedreiging vormen voor de gewestelijke groene ruimten en de beschermde natuurgebieden;

Overwegende dat enkele gemeenten en enkele reclamanten het voorstel van het GPDO toejuichen om P+R te bouwen aan de rand rond Brussel; zo vragen ze met name dat het GPDO P+R toevoegt voor elk van de te herkwalificeren verkeersassen die naar het centrum leiden (Meiser, Bockstael, Boudewijnstadion, Heizel, heraangelegde esplanade, ... overeenkomstig het MER of verplaatsing van Delta) of rondom de Vijfhoek, en dit gekoppeld aan performante projecten op vlak van openbaar vervoer;

Overwegende dat de Gemeente SPW een snel en gecoördineerde uitvoering wil van die P+R (en maatregelen rond de pijler mobiliteit);

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat een multimodale pool met een weldoordachte P+R rendabel en stedenbouwkundig interessant kan zijn;

Overwegende dat de ESR, gemeenten en enkele reclamanten een oproep doen aan het Gewest om af te zien van de bouw van P+R in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omdat dat soort infrastructuur verder van de toegang tot Brussel moet worden gebouwd, en zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaars;



Considérant que le CERBC, le CES et des réclamants souhaitent que le P+R soient accessibles très facilement par les transports en commun, pensés dans le cadre d'une offre complète de mobilité et respectent les critères de succès énoncés par la littérature spécialisée ;

Considérant que le CERBC, des réclamants appellent le PRDD à prôner l'accès aux P+R gratuit / remboursé par les employeurs ;

Que d'autres réclamants plaident pour une tarification combinée aux transports en commun ;

Considérant que la Région flamande, la Commune d'Overijse, certains réclamants refusent la construction de P+R telle que prônée par le PRDD ;

Considérant que la Région flamande, la Commune d'Overijse considèrent que le projet ne suit pas suffisamment les recommandations du RIE, lequel relativise fortement la conception des mesures P+R / réduction des voies pénétrantes ;  
Que la Commune d'Overijse rappelle que le projet de P+R entre en contradiction avec la planification locale, régionale et sectorielle de son territoire ainsi qu'avec les nécessités des continuités biologiques ;

Considérant que la Commune de Dilbeek incite à substituer dans le PRDD la logique de P+R radiaux par une logique d'amélioration significative du stationnement dans les zones fréquentées que sont les haltes de Transports en commun et de train et renvoie à l'étude flamande de MINT ;

*Considérant que le PRDD précise ses ambitions en matière de P+R ;*

*Que le Gouvernement envisage le nombre de places de parking P+R à 25.000 unités sur le territoire bruxellois dans le PRDD ;*

*Que le Gouvernement estime que 25.000 autres places devraient être créées en dehors de la Région bruxelloise, dans l'aire métropolitaine ;*

*Que cette ambition doit être soulignée et que le Gouvernement souhaite l'officialiser au travers du PRDD ;*

*Que certains P+R existants doivent être agrandis ;*

Overwegende dat de RLBHG, de ESR en enkele reclamanten wensen dat de P+R makkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, ingericht binnen het kader van een volledig mobiliteitsaanbod en waarbij de succesvolle criteria die in de vakliteratuur aan bod komen worden gerespecteerd;

Overwegende dat de RLBHG en enkele reclamanten een oproep doen aan het GPDO om de toegang tot die P+R gratis te maken of dat die door de werkgevers wordt terugbetaald;

Dat andere reclamanten pleiten voor een tarief in combinatie met het openbaar vervoer;

Overwegende dat het Vlaams Gewest, de Gemeente Overijse en een aantal reclamanten de bouw weigeren van P+R zoals vooropgesteld door het GPDO;

Overwegende dat het Vlaams Gewest en de Gemeente Overijse vinden dat het project niet voldoende de aanbevelingen van het MER opvolgt, dat het concept van P+R maatregelen / inperking van toegangswegen fel relativeert;  
Dat de Gemeente Overijse eraan herinnert dat het project van P+R in tegenspraak is met de lokale, gewestelijke en sectorale planning van haar grondgebied en met de verplichtingen op vlak van biologische continuïteiten;

Overwegende dat de Gemeente Dilbeek erop aanstuurt om binnen het GPDO de logica van de radiale P+R te vervangen door een logica van een gevoelige verbetering van de parkeergelegenheid in de druk bezochte zones zoals haltes van openbaar vervoer en trein, en ze verwijst in dit verband naar een Vlaamse studie van MINT;

*Overwegende dat het GPDO zijn ambities aangeeft inzake P+R-parkings;*

*Dat de Regering in het GPDO 25.000 P+R-parkeerplaatsen beoogt op het Brusselse grondgebied;*

*Dat de Regering meent dat er buiten het Brussels Gewest, in het grootstedelijke gebied, nog 25.000 andere plaatsen moeten worden gecreëerd;*

*Dat deze ambitie moet worden benadrukt en dat de Regering ze officieel wil maken via het GPDO;*

*Dat een aantal bestaande P+R-parkings moet worden uitgebreid;*

*Que les projets sont en cours d'études ou de réalisation à Céria, Kraainem, Herrmann-Debroux ;*

*Qu'il est en outre nécessaire d'augmenter le nombre de P+R et en positionner de nouveaux sur les axes pénétrants à Bruxelles et disposant d'une desserte en transport en commun performante ;  
Que dans ce cadre, le PRDD étudie les projets suivants :*

- Esplanade,
- Parking C
- Stalle
- Chaussée de Ninove;
- Exposition universelle;
- E411,
- Bordet,

*Que chaque projet de P+R fera l'objet d'une étude de faisabilité détaillée, notamment les détails d'ordre architectural ou d'insertion planologique et sera soumis à l'évaluation des incidences environnementales dans le cadre des demandes de permis qu'il nécessite ;*

*Qu'en dépit de l'efficacité supérieure de P+R situés hors de la Région, le Gouvernement dans le PRDD propose des P+R sur le territoire de la Région car il est urgent d'agir ;*

*Que le Gouvernement désire pouvoir avancer rapidement sur ces sujets sans dépendre de projets dont il n'a pas la maîtrise, ni en termes de délais, ni en termes de coût ;*

*Que les mesures de gestion et d'exploitation (y compris de tarification) des P+R ne sont pas du ressort du PRDD ;*

*Que les P+R doivent être situés à proximité immédiate de liaisons de transports en commun performantes ;*

*Que le PRDD entend distinguer stationnement en P+R et stationnement en voirie dans la mesure où le stationnement longue durée des navetteurs en voirie autour des haltes de transport en commun soumet les quartiers alentours à une pression supplémentaire et indésirable sur le stationnement peu souhaitable .*

#### **Cartes P+R**

*Dat de projecten worden onderzocht of gerealiseerd worden in Céria, Kraainem, Herrmann-Debroux;*

*Dat bovendien het aantal P+R moet worden opgevoerd door er nieuwe te creëren aan de invalswegen van Brussel die uitstekend worden bediend door het openbaar vervoer;*

*Dat het GPDO in dit kader de volgende projecten bestudeert:*

- Esplanade
- Parking C
- Stalle
- Ninoofsesteenweg; Wereldtentoonstelling
- E411
- Bordet

*Dat elk P+R-project het voorwerp zal uitmaken van een gedetailleerde uitvoerbaarheidsstudie, met name van de architecturale details of de planologische inschakeling, en zal worden onderworpen aan de milieueffectenbeoordeling in het kader van de nodige vergunningsaanvragen;*

*Dat P+R-parkings buiten het Gewest efficiënter zijn maar dat de Regering in het GPDO P+R voorstelt op het grondgebied van het Gewest omdat er dringend werk van moet worden gemaakt;*

*Dat de Regering snel vooruitgang wil boeken in dit domein zonder af te hangen van projecten die ze niet beheerst, noch op het vlak van termijnen noch op het vlak van kosten;*

*Dat de maatregelen voor het beheer en de exploitatie (met inbegrip van de tarifiering) van de P+R-parkings niet onder het GPDO vallen;*

*Dat de P+R moeten worden gecreëerd in de onmiddellijke nabijheid van performante openbaarvervoersverbindingen;*

*Dat het GPDO een onderscheid wil maken tussen parkeren op een P+R-parking en parkeren op de openbare weg, in de mate dat het langdurig parkeren door pendelaars in de buurt van de openbaarvervoershaltes de omliggende wijken onderwerpt aan een bijkomende en ongewenste parkeerdruk.*

#### **Kaarten : P+R**

Considérant que la Commune d'Anderlecht demande d'indiquer sur les cartes les parkings P+R au niveau de Erasme et à la sortie du boulevard industriel ;

*Considérant que, suite aux réclamations, les cartes du PRDD ont été adaptées.*

### **Stationnement en voirie**

Considérant que BE, le CES, le CERBC, la CRM, plusieurs réclamants, des Communes appellent à ce que la transformation de la mobilité régionale s'accompagne d'une politique de stationnement (P+R, résidentiel, intégration régionale, gestion des événements, accès aux commerces, tarification équilibrée du stationnement souterrain, en voirie et des Transports en commun...) plus efficace ;

Considérant que des réclamants souhaitent une lutte active et sévère contre le parking sauvage, le parking sur emplacements réservés ou sur les pistes cyclables ;

Considérant que certains réclamants refusent le gaspillage lié à l'installation de potelets anti-stationnement et souhaitent plutôt de la répression contre le parking sauvage ;

Considérant qu'un réclamant juge le stationnement en journée à Auderghem comme aisé et demande à sa préservation ;

Que réclamants jugent le stationnement en soirée à Auderghem comme problématique du fait de la présence d'équipements et d'événements sportifs ;

Considérant que la Commune de Koekelberg, des réclamants considèrent que porter une vision globale sur le stationnement à Bruxelles n'est pas adaptée au contexte urbain variable et demande une vision différenciée, en particulier pour les communes recevant des flux des régions voisines ;

Que la Commune de Koekelberg, un réclamant estiment que supprimer le stationnement en voirie dans les communes densément peuplée ne pouvant offrir d'alternatives hors voirie constituera un problème important pour les résidents ;

Overwegende dat de Gemeente Anderlecht vraagt om op de kaarten de P+R parkings ter hoogte van Erasmus en ter hoogte van de Industrielaan te vermelden;

*Overwegende dat naar aanleiding van de bezwaren de kaarten van het GPDO werden aangepast.*

### **Parkeren langs de openbare weg**

Overwegende dat LB, de ESR, de RLBHG, de GMC, verschillende reclamanten en gemeenten eraan herinneren dat de omvorming van de regionale mobiliteit gepaard moet gaan met een efficiënter parkeerbeleid (P+R, residentieel, regionale integratie, beheer van evenementen, toegang tot handelszaken, evenwichtige tarifiering van het ondergronds parkeren, langs de weg en openbaar vervoer);

Overwegende dat de reclamanten een actieve en strenge aanpak van het wildparkeren, het parkeren op voorbehouden plaatsen en op fietspaden wensen;

Overwegende dat sommige reclamanten de verspilling weigeren door het plaatsen van antiparkeerpaaltjes en eerder de repressie van wildparkeren wensen;

Overwegende dat een reclamant vindt dat men in Oudergem overdag makkelijk kan parkeren en vraagt om dat zo te houden;

Dat enkele reclamanten vinden dat het 's avonds in Oudergem problematisch is om te parkeren door de aanwezigheid van voorzieningen en de organisatie van sportevenementen;

Overwegende dat de gemeente Koekelberg en enkele reclamanten vinden dat een globale visie op de parkeerproblematiek in Brussel niet aangepast is aan de variabele stedelijke context; ze vragen daarom een gedifferentieerde visie, vooral voor de gemeenten die veel stromen ontvangen van de omliggende gewesten;

Dat de Gemeente Koekelberg en een reclamant menen dat het schrappen van parkeergelegenheid langs de openbare weg in de dichtbebouwde gemeenten die geen alternatieven buiten de openbare weg kunnen bieden, een belangrijk probleem wordt voor de inwoners;

Que la Commune de Koekelberg invite donc la Région à exiger suffisamment de stationnement hors voirie pour les projets de densification ;

Considérant qu'un réclamant appelle à fixer un objectif par commune et par année de suppression de stationnement en voirie ;

Considérant que des réclamants appellent à lier octroi de carte de stationnement résidentiel / stationnement en voirie devant leur propriété à la non-possession d'un garage privatif ;

Considérant que le CES, un réclamant souhaite que le PRDD permette l'optimisation des emplacements privés existants ;

Considérant que des réclamants souhaitent que le PRDD propose de taxer les possesseurs de voitures se garant en voirie ;

Considérant que des réclamants rappellent que la recherche d'un stationnement en voirie génère pollution, frustration et par conséquent fait courir des risques aux autres utilisateurs de la voirie ;

Considérant que des réclamants demandent davantage d'emplacements de stationnement notamment en créant en voirie des rues à sens unique ou en créant des parkings payant ;  
*Considérant que le premier plan régional de stationnement ainsi que les plans d'actions communaux de stationnement constituent une première étape dans la mise en place d'une politique régionale de stationnement ;  
 Qu'il est nécessaire de la poursuivre ;*

*Que ce plan fixe à la fois le nombre et le type de zones de stationnement, le nombre maximal de places en voirie, et définit un objectif en termes de nombre de places règlementées en voirie, de tarifs, d'horaires, de cartes de stationnement, etc. ;*

*Que parallèlement, une Agence régionale de stationnement a été mise sur pied avec des missions claires notamment celles d'offrir aux communes qui le souhaitent la possibilité de*

Dat de Gemeente Koekelberg het Gewest dus vraagt om bij verdichtingsprojecten voldoende parkeergelegenheid buiten de openbare weg te voorzien;

Overwegende dat een reclamant oproept om per gemeente en per jaar, doelstellingen te bepalen voor het schrappen van parkeergelegenheid langs de openbare weg;

Overwegende dat enkele reclamanten een oproep doen om de toekenning van een bewonerskaart / kaart om langs de openbare weg voor hun eigendom te parkeren te koppelen aan het niet-bezitten van een eigen garage;

Overwegende dat de ESR en een reclamant wensen dat het GPDO de optimalisering van de bestaande private parkeergelegenheid mogelijk maakt;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het GPDO voorstelt om de bezitters van wagens die langs de openbare weg parkeren te taxeren;

Overwegende dat enkele reclamanten eraan herinneren dat het zoeken naar een parkeerplaats langs de openbare weg voor vervuiling en frustratie zorgt, en dus een risico betekent voor de andere weggebruikers;

Overwegende dat enkele reclamanten meer parkeergelegenheid vragen, met name door eenrichtingstraten in te richten of door betalende parkings aan te leggen;

*Overwegende dat het eerste gewestelijke parkeerplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen een eerste stap zijn naar de invoering van een gewestelijk parkeerbeleid;*

*Dat deze inspanningen moeten worden voortgezet;*

*Dat dit plan het aantal en het type parkeergebieden vastlegt, evenals het maximaal aantal plaatsen op de openbare weg, en een doelstelling bepaalt voor het aantal gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg, de uurtarieven, de parkeerkaarten, enz.;*

*Dat er een Gewestelijk Parkeeragentschap werd opgericht met duidelijke opdrachten, o.m. de gemeenten die dit wensen de mogelijkheid bieden om de controle en de inning van het parkeergeld*

déléguer leurs compétences de contrôle et de perception du stationnement, de suivre les plans d'action communaux, la mise en œuvre d'une politique de stationnement vélo, la création de parkings publics ;

Que le dernier comptage du nombre d'emplacements de stationnement en voirie effectué par Bruxelles Mobilité en 2014 dénombrait 264.199 places (contre 293.057 en 2010), dont 74.667 non règlementées ;

Qu'hors-voirie, le nombre d'emplacements disponibles est estimé à 647.000 ;

Qu'en conséquence, l'objectif fixé est de réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000 unités, de réduire le nombre de places non-règlementées à 35.000, sans réduire l'accessibilité de la Région, en compensant de manière équilibrée ces réductions entre autres par l'augmentation de l'accès au stationnement hors-voirie ;

Que dans cette optique, le PRDD prévoit d'augmenter le nombre de places hors-voirie à destination des riverains de 20.000 places.

Que cette vision traduit l'intention du Gouvernement de rééquilibrer la place donnée à la voiture en ville ;

Qu'en outre, certaines réclamations relèvent de l'opinion personnelle, de considération d'exploitation ou d'un niveau technique trop détaillé non pertinent à l'échelle du PRDD.

### **Tarifification stationnement**

Considérant que des réclamants exigent la gratuité du stationnement ;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le stationnement en voirie devienne gratuit la journée pour les employés mais payant le soir ;

Considérant que des réclamants demandent à un maintien suffisant du parking résidentiel gratuit ;

Que des réclamants demandent au contraire des tarifs plus élevés ou un alignement avec la tarification résidentielle ;

Que le CES demande que le PRDD prévoie une étude permettant d'optimiser la tarification du stationnement ;

Considérant que le PRDD ne prévoit pas

te delegeren, de gemeentelijke actieplannen op te volgen, een fietsparkeerbeleid in te voeren, openbare parkings te bouwen;

Dat Brussel Mobiliteit bij de laatste telling van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg in 2014 uitkwam op 264.199 plaatsen (tegenover 293.057 in 2010) waarvan er 74.667 niet gereguleerd waren;

Dat het aantal beschikbare plaatsen buiten de openbare weg wordt geraamd op 647.000;

Dat de doelstelling er bijgevolg in bestaat om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen tot minder dan 200.000 en het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen tot 35.000, echter zonder de bereikbaarheid van het Gewest in het gedrang te brengen, door deze vermindering te compenseren met onder meer een betere toegang tot parkeren buiten de openbare weg;

Dat het GPDO in die zin het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg, bestemd voor de buurtbewoners, wil verhogen tot 20.000 plaatsen.

Dat deze visie de intentie weergeeft van de Regering om de plaats van de auto in de stad weer in evenwicht te brengen;

Dat bovendien sommige bezwaren een kwestie zijn van persoonlijke mening, exploitatie of een te gedetailleerd niveau dat niet relevant is op schaal van het GPDO.

### **Parkeertarieven**

Overwegende dat enkele reclamanten eisen dat parkeren gratis wordt;

Overwegende dat een reclamant wenst dat parkeren langs de openbare weg overdag gratis is voor werknemers maar 's avonds betalend is;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen om voldoende gratis parkeergelegenheid voor bewoners te voorzien;

Dat enkele reclamanten daarentegen hogere tarieven vragen of het stroomlijnen met de residentiële tarieven;

Dat de ESR vraagt dat het GPDO een studie voorziet om de parkeertarieven te optimaliseren;

Overwegende dat het GPDO niet voorziet in een

*d'augmenter la gratuité du stationnement ;  
Qu'il prévoit de réduire le nombre d'emplacement de stationnement non réglementé en voirie à 35.000 places, contre 74.667 places actuellement ;*

*Que les dispositions actuelles en matière de tarifications seront décidées par l'agence régionale du stationnement en concertation avec les Communes.*

### **Téléjalonnement**

Considérant que des réclamants ne sont pas satisfaits du téléjalonnement ;  
Que la CRM, le CES, la Commune de Jette, des réclamants appellent à la clarification du téléjalonnement et à son déploiement ;

*Considérant que le PRDD précise son objectif de communiquer clairement l'offre de stationnement en parkings publics du lieu de destination en mettant en place le téléjalonnement ;  
Que la gestion et l'exploitation de ce téléjalonnement sont confiées à l'agence régionale du stationnement ;  
Que les modalités précises d'exploitation du téléjalonnement ne relèvent donc pas du PRDD.*

### **Politique de stationnement / mutualisation**

Considérant que le CES, BM, des réclamants pointent l'effet pervers de la mutualisation du stationnement qui oblige à utiliser les véhicules ;

Qu'au contraire la ville de Bruxelles, des réclamants plaident pour la mutualisation ;

Que la Commune d'Uccle souhaiterait connaître la position régionale entre mutualisation et création hors voirie ;

*Considérant que le PRDD prône la mutualisation du stationnement et, si nécessaire, de faire évoluer la réglementation environnementale (COBRACE) pour faciliter la mutualisation des parkings privés ;*

*Qu'il envisage de même de promouvoir la mutualisation au bénéfice des riverains de l'ensemble du parc de stationnement hors-voirie des acteurs publics (région et communes, ainsi que les administrations fédérales, régionales et*

*uitbreiding van het gratis parkeren;  
Dat het het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg wil verminderen tot 35.000 plaatsen, tegenover 74.667 plaatsen vandaag;*

*Dat over de huidige maatregelen op het vlak van tarifiering zal worden beslist door het Gewestelijke Parkeeragentschap, in overleg met de gemeenten.*

### **Parkeergeleidingssysteem**

Overwegende dat enkele reclamanten niet tevreden zijn over het parkeergeleidingssysteem;  
Dat de GMC, de ESR, de Gemeente Jette en enkele reclamanten vragen om het parkeergeleidingssysteem en de implementatie ervan te verduidelijken;

*Overwegende dat het GPDO preciseert dat het het parkeeraanbod op openbare parkings op de plaats van bestemming duidelijk wil communiceren met behulp van parkeergeleidingssystemen;  
Dat het beheer en de uitbating van deze parkeergeleiding worden toevertrouwd aan het Gewestelijke Parkeeragentschap;  
Dat de precieze uitbatingsmodaliteiten van de parkeergeleiding dus niet onder het GPDO vallen.*

### **Parkeerbeleid / gedeeld gebruik van de parkeergelegenheid**

Overwegende dat de ESR, LB en enkele reclamanten wijzen op de perverse gevolgen van het gedeeld gebruik van de parkeergelegenheid, dat mensen verplicht om de wagen te gebruiken;  
Dat de Stad Brussel en enkele reclamanten daarentegen pleiten voor het gedeeld gebruik van de parkeergelegenheid;

Dat de Gemeente Ukkel het gewestelijke standpunt wenst te kennen tussen het gedeeld gebruik van de parkeergelegenheid en de aanleg ervan buiten de openbare weg;

*Overwegende dat het GPDO pleit voor een gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen en, indien nodig, voor een aanpassing van de milieureglementering (BWLKE) om dit gedeelde gebruik van de privéparkings te vergemakkelijken;*

*Dat het dit gedeelde gebruik ook wil promoten ten gunste van de buurtbewoners van het hele parkeerbestand van de overheidsactoren (Gewest en gemeenten en federale, gewestelijke en Europese instellingen) buiten de openbare weg;*

européennes);

*Qu'il appartiendra à la Région et à l'Agence de stationnement de proposer une solution opérationnelle complète permettant aux différents acteurs publics de ne pas être pénalisés par cette situation.*

**Cohérence stationnement et réglementations RBC**

Considérant que des Communes, BM, des réclamants demandent une mise en cohérence entre PRAS / RRU et situation de mobilité notamment pour les projets de logements publics voire une mise en cohérence des positions des acteurs régionaux sur la question ;

Que la Commune d'Uccle demande des précisions quant à l'affectation en stationnement des charges d'urbanisme ;

Que le CES et BM, des réclamants souhaitent une coordination et une optimisation des dispositions du COBRACE (bureaux, mise à disposition des emplacements pour les résidents ...) ;

Que la Commune de Schaerbeek, BM, des réclamants insistent, dans cette optique, pour que les nouveaux projets tiennent compte des besoins de mobilité ;

Que la Commune de WSP doute du réalisme de la division des immeubles anciens et la suppression concomitante des emplacements en voirie ;

Considérant que des réclamants s'opposent, après que l'usage de la voiture ait été encouragé, à ce que la politique de stationnement actuelle soit contraire aux intérêts des Bruxellois notamment des moins aisés ;

Que des réclamants s'interrogent sur la compensation effective des emplacements supprimés telle que prévue par l'AGRBC du 18/07/2013;

*Considérant que ces points, de la compétence d'autres plans ou règlements, ne relèvent pas du PRDD.*

**Réduction des emplacements en voirie**

Considérant que des réclamants s'opposent à la réduction du nombre d'emplacements de

*Dat het Gewest en het Parkeeragentschap een complete operationele oplossing moeten voorstellen die ervoor zorgt dat de verschillende overheidsactoren niet worden gepenaliseerd door deze situatie.*

**Samenhang parkeergelegenheid en reglementering BHG**

Overwegende dat enkele gemeenten, BM en enkele reclamanten vragen om GBP/GSV en mobiliteitssituatie op elkaar af te stemmen, met name voor projecten op vlak van publieke huisvesting, en ook de standpunten van de regionale actoren in dat verband op elkaar af te stemmen;

Dat de Gemeente Ukkel verduidelijking vraagt bij de bestemming als parkeergelegenheid van de stedenbouwkundige lasten;

Dat de ESR, BM en enkele reclamanten een coördinatie en optimalisatie vragen van de bepalingen uit het BWLKE (kantoren, terbeschikkingstelling van plaatsen voor bewoners, ...);

Dat de Gemeente Schaerbeek, BM en enkele reclamanten er in dit verband op aandringen dat bij de nieuwe projecten rekening wordt gehouden met de behoeften op vlak van mobiliteit;

Dat de Gemeente SPW vragen heeft bij de mate waarin de opdeling van oude gebouwen en het gelijktijdig schrappen van parkeerplaatsen wel realistisch is;

Overwegende dat de reclamanten zich verzetten - nadat het gebruik van de wagen is aangemoedigd - tegen het feit dat het huidige parkeerbeleid ingaat tegen de belangen van de Brusselaars, en met name die van de minst bedeeden;

Dat de reclamanten vragen hebben bij de effectieve compensatie van de geschrapte plaatsen, zoals bepaald door het BBHR van 18/07/2013;

*Overwegende dat deze punten onder de bevoegd vallen van andere plannen of verordeningen en dus niet onder het GPDO.*

**Parkeerplaatsen langs de openbare weg beperken**

Overwegende dat enkele reclamanten zich verzetten tegen de beperking van het aantal

stationnement ;

Considérant que BE, la CRM, la Commune de WSP, des réclamants accueillent positivement à la réduction du nombre d'emplacements de stationnement en voirie ;

Que la Commune de WSP demande toutefois une subsidiation pour la mise en œuvre de cette politique ;

Que des réclamants s'interrogent sur le paradoxe de réduire la place de l'automobile et de compenser leur suppression hors voirie ;

Que BE, des Communes, des réclamants demandent, dans un effort de coordination entre ambitions et acteurs publics, que les surfaces libérées soient attribuées aux autres modes et usages ;

*Considérant que ces points concernent la mise en œuvre de la politique prônée par le PRDD ;*

*Que le PRDD ne règle pas les questions de mise en œuvre ;*

*Que le plan régional de stationnement et le plan régional de mobilité traiteront ces questions ;*

*Que l'évaluation de la mise en œuvre du PRDD permettra également de suivre ces sujets.*

### **Stationnement hors voirie**

Considérant que des Communes, des réclamants souhaitent davantage de précisions sur la mise en œuvre du stationnement hors voirie (nombre..);

Considérant qu'un réclamatant juge la réaffectation des intérieurs d'îlot à usage de stationnement comme crédible mais appelle à ne pas corrélérer suppression d'emplacement en voirie et compensation hors voirie ;

Considérant que la ville de Bruxelles demande la création de parkings accessibles aux riverains ;

Considérant que des réclamants estiment indispensable de réduire le nombre d'emplacements dans les bureaux y compris des

parkeerplaatsen;

Overwegende dat LB, de GMC, de Gemeente SPW en enkele reclamanten een beperking van het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg toejuichen;

Dat de Gemeente SPW wel subsidies vraagt voor de toepassing van dit beleid;

Dat enkele reclamanten zich vragen stellen bij de paradox om de auto minder plaats toe te kennen en de schrapping ervan te compenseren buiten de openbare weg;

Dat LB, de gemeenten en enkele reclamanten in een inspanning om de ambities en de overheidsactoren op elkaar af te stemmen, vragen dat de vrijgekomen oppervlakte aan andere modi en gebruiken wordt toegekend;

*Overwegende dat deze punten betrekking hebben op de uitvoering van het beleid dat het GPDO voorstaat;*

*Dat het GPDO de uitvoering niet regelt;*

*Dat deze kwesties worden behandeld in het Gewestelijke Parkeerplan en het Gewestelijke Mobiliteitsplan;*

*Dat deze onderwerpen ook zullen kunnen worden opgevolgd bij de evaluatie van de uitvoering van het GPDO.*

### **Parkeren buiten de openbare weg**

Overwegende dat enkele gemeenten en enkele reclamanten meer verduidelijking wensen bij de toepassing van de parkeergelegenheid buiten de openbare weg (aantal, ...);

Overwegende dat een reclamant de herbestemming van de huizenblokken als parkeergelegenheid als geloofwaardig beschouwt maar toch een oproep doet om het schrappen van parkeergelegenheid op de openbare weg enerzijds en compensatie buiten de openbare weg anderzijds niet aan elkaar te koppelen;

Overwegende dat de Stad Brussel vraagt om parkeergelegenheid aan te leggen die toegankelijk is voor omwonenden;

Overwegende dat enkele reclamanten het essentieel vinden om het aantal parkeerplaatsen in kantoren, overheidsdiensten meegerekend, te



services publics ;

Considérant que la Commune de Bruxelles s'interroge sur le devenir des parkings à créer en substitut des emplacements supprimés en voirie ;

Considérant que des réclamants s'opposent à la politique de promotion du stationnement hors voirie, payante, dans la mesure où elles profitent à quelques sociétés privées alors que la voirie a été financée par les Bruxellois et devrait rester à leur disposition ;

Qu'un réclamant s'interroge sur la potentielle concurrence entre logement et stationnement à créer hors-voirie ;

Considérant que BE juge contradictoire les propositions du PRDD de réduire le stationnement en voirie tout en sous dimensionnant les parkings dans les projets ;

*Considérant que le PRDD demande d'augmenter l'accès au stationnement hors-voirie de 20.000 places à destination des riverains ;*

*Que pour ce faire, il est proposé, tel que susmentionné, d'utiliser au maximum, et si nécessaire de faire évoluer, la réglementation environnementale (COBRACE) pour faciliter la mutualisation des parkings privés voire du parc de stationnement hors-voirie des acteurs publics au bénéfice des riverains ;*

*Qu'il appartiendra à la Région et à l'Agence de stationnement de proposer une solution opérationnelle complète permettant aux différents acteurs publics de ne pas être pénalisés par cette situation ;*

*Qu'il n'y a pas de concurrence entre logement et stationnement à créer hors voiries ;*

*Que ces fonctions peuvent coexister ;*

*Que les places de stationnement que le PRDD souhaite mettre à disposition des riverains existent déjà pour la plupart ;*

*Qu'il s'agit donc d'optimiser l'existant par la mise à disposition d'emplacements initialement destinés à d'autres fonctions que le logement ;*

*Que le PRDD ne traite pas du dimensionnement du*

beperken;

Overwegende dat de Stad Brussel vragen heeft bij de toekomst van parkings, die moeten worden aangelegd ter vervanging de geschrapte parkeergelegenheid op de openbare weg;

Overwegende dat enkele reclamanten zich verzetten tegen een beleid ter bevordering van de betalende parkeergelegenheid buiten de openbare weg, voor zover die enkel ten goede komt aan een aantal private bedrijven, terwijl de wegen door de Brusselaars zijn gefinancierd en zij er dus in principe moeten kunnen over beschikken;

Dat een reclamant vragen heeft bij de potentiële concurrentie tussen huisvesting en buiten de openbare weg aan te leggen parkeergelegenheid;

Overwegende dat LB de voorstellen van het GPDO tegenstrijdig acht om de parkeergelegenheid op de openbare weg te beperken, terwijl de parkings in de projecten onder gedimensioneerd zijn;

*Overwegende dat het GPDO vraagt om het parkeeraanbod buiten de openbare weg te verhogen met 20.000 plaatsen voor de buurtbewoners;*

*Dat daarom wordt voorgesteld, zoals reeds gezegd, om zoveel mogelijk gebruik te maken van de milieureglementering (BWELKE) en deze indien nodig aan te passen om het gedeelde gebruik van privéparkings, en van het parkeerbestand van de overheidsactoren buiten de openbare weg, te vergemakkelijken ten gunste van de buurtbewoners;*

*Dat het Gewest en het Parkeeragentschap een complete operationele oplossing moeten voorstellen waardoor de verschillende overheidsactoren niet worden gepenaliseerd door deze situatie;*

*Dat er geen concurrentie is tussen huisvesting en parkeerplaatsen die worden aangelegd buiten de openbare weg;*

*Dat deze functies naast elkaar kunnen bestaan;*

*Dat de parkeerplaatsen die het GPDO ter beschikking wil stellen van de buurtbewoners voor het merendeel al bestaan;*

*Dat dus optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerplaatsen om parkeerplaatsen ter beschikking te stellen die oorspronkelijk waren voorzien voor andere functies dan huisvesting;*

*Dat de dimensionering van de parkeerplaatsen in*

*stationnement dans les projets car de l'ordre de réglementation spécifique, ni des modalités d'exploitation de certains services commerciaux.*

### **Stationnement autres usagers**

Considérant que la CRM, le CES, le CERBC, BM, des réclamants demandent une attention particulière du PRDD sur le stationnement de certains usagers :

poids lourd ;  
logistique ;  
professionnel et professions médicales ;  
clients des commerçants ;

Qu'un réclamant s'oppose au stationnement poids lourd en ville ;

*Considérant que le PRDD prône le développement de plateformes logistiques optimisés ;*

*Que ces centres logistiques sont destinés à permettre un transbordement des marchandises acheminés par des véhicules lourds vers des véhicules légers (camionnettes, vélos cargo, ...) adaptés au trafic urbain ;*

*Qu'actuellement, le transport des marchandises est effectué à plus de 90% par la route ;*

*Que le PRDD ambitionne un développement des autres modes d'acheminement des marchandises ;*

*Que le PRDD permettra à terme de réduire les besoins de stationnement des poids-lourds en ville ;*

*Que, par ailleurs, le PRDD entend de lier les livraisons et le stationnement afin de limiter l'impact des livraisons sur la mobilité ;*

*Qu'en ce sens, le PRDD demande de mettre en place l'offre de stationnement pour les livraisons ;*

*Que le PRDD ne traite pas du dimensionnement du stationnement dans les projets car de l'ordre de réglementation spécifique, ni des modalités d'exploitation de certains services commerciaux.*

### **Elaboration / Mise en œuvre politique stationnement**

Considérant que la CRM, le CES, BM, la Commune de Jette, des réclamants déplorent les chiffres et données utilisées par le PRDD pour élaborer la

*de projecten en de exploitatiemodaliteiten van bepaalde commerciële diensten niet onder het GPDO vallen omdat ze het voorwerp uitmaken van een specifieke reglementering.*

### **Parkeergelegenheid andere gebruikers**

Overwegende dat de GMC, de ESR, de RLBHG, BM en enkele reclamanten in het GPDO bijzondere aandacht vragen voor de parkeergelegenheid voor andere gebruikers:

vrachtwagens;  
logistiek;  
professioneel en medische beroepen;  
klanten van handelaars;

Dat een reclamant zich verzet tegen parkeergelegenheid voor vrachtwagens in de stad; Overwegende dat het GPDO pleit voor de ontwikkeling van geoptimaliseerde logistieke platformen;

*Dat deze logistieke centra bestemd zijn voor de overlading van goederen van zware voertuigen naar lichte voertuigen (bestelwagens, cargofietsen, ...) die geschikt zijn voor het stadsverkeer;*

*Dat meer dan 90 % van de goederen over de weg wordt vervoerd;*

*Dat het GPDO ook andere verplaatsingswijzen voor het goederentransport wil ontwikkelen;*

*Dat het GPDO op termijn de parkeerbehoeften van zware vrachtwagens in de stad wil verminderen;*

*Dat het GPDO leveringen en parkeren overigens aan elkaar wil linken om de impact van de leveringen op de mobiliteit te beperken;*

*Dat het GPDO in die zin vraagt om een parkeeraanbod te voorzien voor leveringen.*

*Dat de dimensionering van de parkeerplaatsen in de projecten in de projecten en de exploitatiemodaliteiten van bepaalde commerciële diensten niet onder het GPDO vallen omdat ze het voorwerp uitmaken van een specifieke reglementering.*

### **Uitwerken / Toepassen parkeerbeleid**

Overwegende dat de GMC, de ESR, BM, de Gemeente Jette en enkele reclamanten de door het GPDO gebruikte cijfers en gegevens om het

politique de stationnement ;

Considérant que la Commune d'Ixelles, des réclamants s'interrogent sur la mise en œuvre (mutualisation, moyens mise à disposition de l'agence de stationnement, compensation des emplacements supprimés, réaffectation des emplacements hors des requalifications...);

Considérant qu'un réclamant souhaite que les réaménagements de voirie consécutivement à la réduction du stationnement se fasse de manière concertée entre opérateurs publics, contribue à la vitesse commerciale et prévoit les compensations de manière concomitante ;

Considérant que des réclamants insistent pour que le PRDD intègre une politique cohérente de stationnement incluant notamment la baisse des emplacements en voirie (et la suppression de la suroffre), la construction de parking public (et la réduction concomitante de l'offre de stationnement en voirie) pour les résidents, la limitation de l'octroi de cartes résidents et une harmonisation des tarifs ;

Considérant que le CES, des réclamants prônent la généralisation des solutions IT pour contribuer à résoudre les questions de stationnement dans la région ;

Considérant que BM, des réclamants doutent des moyens ou demandent davantage de moyens alloués à l'Agence Régionale de Stationnement ;

*Considérant que, suite aux réclamations, les chiffres et données utilisées pour présenter les ambitions en matière de stationnement ont été revus et actualisés ;*

*Que tel que sus-mentionné, le PRDD prévoit la réduction du stationnement en voirie et l'augmentation de l'offre en stationnement hors voirie ;*

*Que l'harmonisation des tarifs est en cours et assurée par l'agence régionale de stationnement ;*

*Que la mise en œuvre de la politique de stationnement, en ce compris le fonctionnement de l'ARS ne relèvent mais pas du PRDD du Plan Régional de Stationnement (PRPS) suivi par*

parkeerbeleid uit te stippelen betreuren;

Overwegende dat de Gemeente Elsene en enkele reclamanten zich vragen stellen bij de toepassing (gedeeld gebruik, middelen ter beschikking gesteld aan het parkeeragentschap, compensatie voor geschrapte parkeergelegenheid, herbesteding van parkeergelegenheid buiten de herkwalificaties, ...);

Overwegende dat een reclamant wenst dat de heraanleg van de openbare weg als gevolg van het schrappen van parkeergelegenheid in overleg tussen de overheidsoperatoren gebeurt, bijdraagt tot de commerciële snelheid en tegelijk compensaties voorziet;

Overwegende dat enkele reclamanten erop aandringen dat het GPDO voorziet in een coherent parkeerbeleid, inclusief o.a. een daling van de parkeergelegenheid op de openbare weg (en een schrapping van het overaanbod), de bouw van openbare parkings (en tegelijk het beperken van het parkeeraanbod op de openbare weg) voor de bewoners, het beperken van het aantal toegekende bewonerskaarten en een harmonisering van de tarieven;

Overwegende dat de ESR en enkele reclamanten pleiten voor de algemene invoering van IT-oplossingen die moeten bijdragen tot het oplossen van het parkeerprobleem in het Gewest;

Overwegende dat BM en enkele reclamanten twijfels hebben bij de middelen of vragen dat meer middelen worden toegekend aan het Gewestelijk Parkeeragentschap;

*Overwegende dat de cijfers en gegevens die worden gebruikt om de ambities op het vlak van parkeren aan te geven werden herzien en geactualiseerd naar aanleiding van de bezwaren;*

*Dat het GPDO, zoals reeds gezegd, het parkeren op de openbare weg wil verminderen en het parkeeraanbod buiten de openbare weg wil verhogen;*

*Dat het Gewestelijke Parkeeragentschap zich buigt over de harmonisering van de tarieven die momenteel wordt doorgevoerd;*

*Dat de uitvoering van het parkeerbeleid, met inbegrip van de werking van het GAP, niet onder het GPDO valt maar onder het Gewestelijke Parkeerplan (GPP) dat zal worden opgevolgd door*

*l'agence régionale de stationnement.*

*het Gewestelijke Parkeeragentschap.*

### **Cartes stationnement résidentiel**

Considérant que la ville de Bruxelles, des réclamants demandent un contrôle plus strict sur l'allocation de cartes de stationnement résidentiel voire une réforme et que ces cartes permettent le covoiturage ;

Considérant que la Commune d'Uccle, des réclamants demandent davantage de précisions et d'ambitions en matière de stationnement des 2 roues (motorisés ou non, hors voirie et en voirie y compris dans les zones denses) y compris en lien avec le Plan régional de Politique du Stationnement (PRPS) contraignant ;

*Considérant que les cartes de stationnement ne relèvent pas du PRDD ;*

*Qu'elles permettent le covoiturage puisqu'elles sont affectées à un véhicule et non un conducteur ;*

*Que Bruxelles compte un nombre croissant de 2 roues motorisés depuis plusieurs années.*

*Que le PRDD entend augmenter le nombre de places stationnement moto mais également des vélos et ainsi combiner intelligemment espace public de qualité et réponse aux réalités des déplacements.*

### **Intégration environnementale des infrastructures**

Considérant que des réclamants apprécient que cette intégration ne concerne que le volet espace public sans corrélation avec les mesures à apporter pour l'intégration en matière de flux ;

Qu'un autre réclamant envisage au contraire cette proposition du PRDD comme farfelue ;

*Considérant que l'intégration urbaine des infrastructures de transport est une mesure transversale de l'axe 4 ;*

*Que cette mesure est importante pour la qualité de vie en ville dans la mesure où l'intégration de l'infrastructure de transport permet un aménagement équilibré et adéquat de l'espace public (végétalisation...) tout en assurant son rôle de flux ;*

*Qu'il est inexact de la qualifier de superflue.*

### **Residentiële parkeerkaart**

Overwegende dat de Stad Brussel en enkele reclamanten een strengere controle vragen op de toekenning van de parkeerkaarten, of zelfs een hervorming ervan en bovendien vragen dat die kaarten ook carpooling mogelijk maken;

Overwegende dat de Gemeente Ukkel en enkele reclamanten meer verduidelijking en ambitie vragen op vlak van parkeergelegenheid voor tweewielers (al dan niet gemotoriseerd, buiten en op de openbare weg, ook in dichtbevolkte gebieden), ook in verband met het bindende Gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP);

*Overwegende dat de parkeerkaarten niet onder het GPDO vallen;*

*Dat ze carpooling mogelijk maken aangezien ze worden toegekend aan een voertuig en niet aan een bestuurder;*

*Dat het aantal gemotoriseerde tweewielers in Brussel sinds enkele jaren toeneemt;*

*Dat het GPDO het aantal motorparkeerplaatsen maar ook het aantal fietsparkeerplaatsen wil verhogen en een kwaliteitsvolle openbare ruimte intelligent wil combineren met de realiteit van de verplaatsingen.*

### **Milieu-integratie van de infrastructures**

Overwegende dat enkele reclamanten waarderen dat deze integratie enkel betrekking heeft op het luik openbare ruimte, zonder samenhang met de maatregelen voor de integratie met betrekking tot de stromen;

Dat een andere reclamant dit voorstel daarentegen vergezocht vindt;

*Overwegende dat de integratie van de vervoersinfrastructures in de stad een transversale maatregel is van pijler 4;*

*Dat deze maatregel belangrijk is voor de levenskwaliteit in de stad in de mate dat de integratie van de vervoersinfrastructuur een evenwichtige en gepaste inrichting van de openbare ruimte mogelijk maakt (ingroening ...) en ook haar rol vervult voor de stromen;*

*Dat het onjuist is om deze maatregel onnodig te noemen.*

**Fiscalité**

Considérant que des réclamants estiment que le PRDD devraient porter des mesures visant à ne plus subsidier, à dissuader l'octroi de véhicules de société ou l'usage de véhicules polluants ;

Qu'ils invitent la Région à négocier en conséquence avec l'Etat fédéral ;

Considérant que des réclamants rappellent que la fiscalité des véhicules de société, jugée hors de compétence régionale par le PRDD, ne frappe qu'une partie du parc automobile en circulation ;

Qu'ils pointent que la Région est compétente sur d'autres éléments de fiscalité automobile et dispose ainsi de moyens d'action ;

Que le CES, la ville de Bruxelles, des réclamants demandent un régime fiscal favorable aux véhicules propres ou aux bonnes pratiques quitte à proposer un « budget mobilité » et à négocier en conséquence avec l'Etat fédéral ;

Qu'un réclamant pointe l'iniquité de favoriser fiscalement les véhicules récents ;

Qu'un réclamant demande une taxation limitée des professionnels ayant besoin de leurs véhicules pour leur activité ;

Considérant que des réclamants demandent à corréliser taxation des voitures au nombre possédés ou utilisés seuls ou des navetteurs (vignette) ;

Qu'au contraire le CES, des réclamants demandent que la fiscalité régionale adopte le principe de la taxation à l'usage de sorte de conscientiser les automobilistes ;

Que le CES juge utile de faciliter, par la fiscalité, le raccourcissement de la distance travail – domicile ;

Considérant que la CRM, le CES, des réclamants estiment indispensable de développer dans le PRDD une vision forte et d'envisager des solutions fiscales et tarifaires y compris au niveau fédéral notamment en accompagnement de la mise en place du RER ou du projet de Ring ;

Considérant que la CRM et des réclamants demandent une étude socio-économique sur les

**Fiscaliteit**

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het GPDO in maatregelen zou moeten voorzien om niet langer bedrijfsvoertuigen of het gebruik van vervuulende voertuigen te subsidiëren, of om de toekenning ervan te ontraden;

Dat ze het Gewest bijgevolg vragen om daarover met de Federale overheid te onderhandelen;

Overwegende dat enkele reclamanten eraan herinneren dat de belasting op bedrijfswagen, die volgens het GPDO buiten de gewestbevoegdheid valt, slechts betrekking heeft op een deel van het wagenpark dat in gebruik is;

Dat ze erop wijzen dat het Gewest bevoegd is voor andere aspecten van de autobelasting en dus op die manier over actiemiddelen beschikt;

Dat de ESR, de Stad Brussel en enkele reclamanten een fiscaal stelsel vragen dat gunstig is voor propere voertuigen of voor goede praktijken, of dat ze een "mobiliteitsbudget" voorstellen, en daar met de Federale overheid over onderhandelen;

Dat een reclamant wijst op de onrechtvaardigheid om recente voertuigen fiscaal te bevoordelen;

Dat een reclamant een beperkte taxatie van professionelen vraagt, die hun wagen nodig hebben voor hun beroepsactiviteit;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen om de taxatie van voertuigen te koppelen aan het aantal voertuigen dat men alleen bezit of gebruikt, of van de pendelaars (vignet);

Dat de ESR en enkele reclamanten daarentegen vragen dat de gewestelijke fiscaliteit het principe van de taxatie van het gebruik invoert, om de autobestuurders op die manier te sensibiliseren;

Dat de ESR het nuttig acht om via de fiscaliteit het inkorten van het woon-werkverkeer te vergemakkelijken;

Overwegende dat de GMC, de ESR en enkele reclamanten het essentieel vinden om in het GPDO een sterke visie te ontwikkelen en werk te maken van fiscale en tarifaire oplossingen, ook op federaal niveau, o.a. via de begeleiding van de invoering van het GEN of het project van de Ring;

Overwegende dat de GMC en enkele reclamanten een socio-economische studie vragen over de

critères de taxation ;

Considérant que le CES, un réclamant prônent la substitution et non le cumul de ces taxations et demande davantage de précision quant à une mise en œuvre ;

Considérant que des réclamants rappellent que la fiscalité des voitures de société constitue une part du problème davantage que les navetteurs qui contribuent à la richesse de la Région ;

Qu'un réclamant propose de remplacer "De mobiliteitsproblemen in onze hoofdstad zijn onlosmakelijk verbonden met de dagelijkse verkeersstroom van pendelaars naar en door Brussel" par "De mobiliteitsproblemen in onze hoofdstad worden versterkt door het pendelverkeer omdat het job aanbod in Brussel niet ingevuld geraakt door de lokale bevolking." ;

Qu'il propose de supprimer "De mobiliteitsproblemen in Brussel zijn een direct gevolg van de ~~loonfiscaliteit inzake bedrijfsvoertuigen en het woon werktraject, de autofiscaliteit,~~ de berekeningsparameters van het kadastraal inkomen, de veel te trage ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet, het tegenhouden van openbaar vervoer dat de grenzen van het gewest oversteekt en geïntegreerde tarieven, en een onvoldoende aantal P+R-parkings in de buurt van lokale treinstations.";

Considérant que ces réclamants, le CES, le CERBC et BM souhaitent que ces recettes nouvelles soient affectées au report modal et à l'entretien des infrastructures existantes ;

Considérant que le CERBC, la Commune de Schaerbeek, des réclamants incitent le PRDD à être plus ambitieux, concrets en matière de taxation automobile et qu'il propose un calendrier de mise en œuvre ;

*Considérant que le PRDD considère qu'il est indispensable de modifier le système de tarification routière pour les véhicules légers, qui frappe indistinctement les grands usagers de la route et les petits, les professionnels et les ménages, ceux et celles qui habitent dans un quartier peu ou pas desservi en transports en*

taxatiecriteria;

Overwegende dat de ESR en een reclamant pleiten voor de substitutie en niet de cumul van deze taxaties en ze vragen meer verduidelijking bij de toepassing ervan;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat de fiscaliteit van de bedrijfswagens een deel van het probleem vormt, veel meer dan de pendelaars die bijdragen tot de rijkdom van het Gewest;

Dat een reclamant vraagt om "De mobiliteitsproblemen in onze hoofdstad zijn onlosmakelijk verbonden met de dagelijkse verkeersstroom van pendelaars naar en door Brussel" te vervangen door "De mobiliteitsproblemen in onze hoofdstad worden versterkt door het pendelverkeer omdat het job aanbod in Brussel niet ingevuld geraakt door de lokale bevolking." ;

Dat hij voorstelt het volgende te schrappen "De mobiliteitsproblemen in Brussel zijn een direct gevolg van de ~~loonfiscaliteit inzake bedrijfsvoertuigen en het woon werktraject, de autofiscaliteit,~~ de berekeningsparameters van het kadastraal inkomen, de veel te trage ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet, het tegenhouden van openbaar vervoer dat de grenzen van het gewest oversteekt en geïntegreerde tarieven, en een onvoldoende aantal P+R-parkings in de buurt van lokale treinstations.";

Overwegende dat enkele reclamanten, de ESR, de RLBHG en BM wensen dat deze nieuwe ontvangsten worden besteed aan de modal shift en aan het onderhoud van de bestaande infrastructuur;

Overwegende dat de RLBHG, de Gemeente Schaerbeek en enkele reclamanten het GPDO aansporen om ambitieuzer en concreter te zijn op vlak van autobelasting en dat ze een kalender voorstellen voor de toepassing ervan;

*Overwegende dat het GPDO oordeelt dat het tarifieringssysteem voor lichte voertuigen moet worden gewijzigd omdat het geen onderscheid maakt tussen grote en kleine weggebruikers, beroepschauffeurs en gezinnen, bewoners van een wijk die weinig of niet wordt bediend door het openbaar vervoer en bewoners van een goed*

*commun et ceux qui vivent dans une zone bien desservie ;*

*Que le PRDD propose une tarification basée sur l'utilisation du véhicule, modulée en fonction de la situation des ménages et entreprises afin d'offrir un système juste, efficace et social) ;*

*Que ce système utilisera les critères de distance, lieu, horaire de déplacement, type de motorisation comme éléments principaux de modulation tarifaire déplaçant la fiscalité sur la possession ;*

*Que la mise en place de cette taxation sera l'objet d'une étude préalable ;*

*Qu'il n'est pas du rôle du PRDD de détailler cette mise en œuvre ;*

*Que le PRDD note que les différents paramètres (distance domicile-travail...) et la fiscalité automobile actuelle encourage trop l'utilisation de voitures de société, augmentant l'attractivité de ce mode de déplacement contribuant à la congestion routière ;*

*Qu'il est donc nécessaire de la réformer et, sans perte pour les travailleurs, afin de remplacer progressivement ce qui est perçu comme un avantage par des offres alternatives de mobilité combinées plus attractives du point de vue sociétal ;*

*Que le PRDD traite la question de la fiscalité comme un outil pour atteindre ses objectifs et concrétiser sa vision en influençant les comportements est les usages ;*

*Qu'en tant qu'élément de mise en œuvre, l'affectation des recettes n'est pas traitées au niveau du plan mais fera l'objet d'un accord du Gouvernement.*

### **Source de financement alternative**

Considérant que la CRM, BM, des réclamants avancent que d'autres leviers fiscaux (fiscalité des véhicules de société notamment ou taxation à la possession) peuvent avoir un impact non négligeable ;

Considérant qu'un réclamant propose un financement des travaux d'infrastructures de mobilité par charges d'urbanisme et par émission d'obligation verte ;

*Considérant que les ambitions du PRDD en la matière ont été exposées précédemment ;*

*Qu'en tant qu'élément de mise en œuvre, le détail*

*bediende zone;*

*Dat het GPDO een tarifiering voorstelt die gebaseerd is op het autoebruik, gemoduleerd volgen de situatie van de gezinnen en bedrijven, om een rechtvaardig, efficiënt en sociaal systeem te garanderen;*

*Dat dit systeem de criteria afstand, plaats, tijdstip van de verplaatsing en motorisatietype aanwendt als belangrijkste elementen van de tariefmodulering, waardoor de fiscaliteit verschuift naar autobzitt;*

*Dat vóór de invoering van deze belastingheffing een voorafgaande studie zal worden gevoerd;*

*Dat het niet aan het GPDO is om deze uitvoering in detail te bespreken;*

*Dat het GPDO opmerkt dat de verschillende parameters (afstand, woon-werk, ...) en de huidige autofiscaliteit te sterk aanmoedigt tot het gebruik van bedrijfswagens en dus deze verplaatsingswijze, die bijdraagt tot de verkeerscongestie, aantrekkelijker maakt;*

*Dat deze fiscaliteit dus moet worden hervormd, zonder verlies voor de werknemers, en dat datgene wat wordt gezien als een voordeel geleidelijk aan moet worden vervangen door gecombineerde alternatieven die aantrekkelijker zijn op maatschappelijk vlak;*

*Dat het GPDO de fiscaliteit beschouwt als een instrument om zijn doelstellingen te bereiken en zijn visie te verwezenlijken door het gedrag en de gebruiken te beïnvloeden;*

*Dat de besteding van de inkomsten als uitvoeringselement niet wordt behandeld in het plan maar het voorwerp uitmaakt van een akkoord van de Regering.*

### **Alternatieve financieringsbronnen**

Overwegende dat de GMC, BM en enkele reclamanten erop wijzen dat andere fiscale hefbomen (fiscaliteit van de bedrijfswagen o.a. of het belastingen van het bezit) een niet te onderschatten impact kunnen hebben;

Overwegende dat een reclamant een financiering van de infrastructuurwerken voor mobiliteit voorstelt via stedenbouwkundige lasten en via het uitgeven van groene obligaties;

*Dat de ambities van het GPDO in dit domein al eerder werden uitgelegd;*

*Dat het detail van de financiering als*

*du financement n'est pas traité au niveau du plan mais fera l'objet d'un accord du Gouvernement.*

*uitvoeringselement niet wordt behandeld in het plan maar het voorwerp uitmaakt van een akkoord van de Regering.*

### **Taxation kilométrique**

Considérant que la CRM, le CERBC, le CES, BM et des réclamants jugent que la fiscalité peut porter sur l'incitation à renoncer à l'usage de la voiture (choix du véhicule, usage raisonnée...) notamment via le dispositif de taxation kilométrique intelligente ;

Que la CRM, le CES et le CERBC, des réclamants jugent que la taxation kilométrique doit cependant être applicable à un territoire large tel que la Belgique ;

Considérant qu'un réclamant lie baisse de la congestion et de la pression automobile, requalification des axes et introduction d'une taxation intelligente ;

Considérant qu'un réclamant s'étonne que le PRDD ne porte pas une vision forte en ce qui concerne la tarification au kilomètre ou le péage urbain au risque d'être mal préparé pour une négociation avec l'état fédéral ;

Considérant que des réclamants souhaitent que cette tarification, pour le moins dans le centre, soit liée à une offre complète (P+R, transports en commun optimalisés...);

Considérant que des réclamants demandent que les navetteurs et les camions en transit (y compris sur le ring) soient imposés également à Bruxelles en lien avec les charges qu'ils induisent ;

Considérant que le CES souligne l'intérêt d'exempter le covoiturage d'une telle taxation ;

Considérant que des réclamants attirent l'attention sur l'intérêt d'une taxation kilométrique au niveau métropolitain tenant compte des heures de pointe ;

*Considérant que les questions qui concernent l'impôt des sociétés et des personnes physiques ne relève pas du PRDD mais du Gouvernement fédéral ;*

*Que la Région entend poursuivre la mise en place progressive d'une taxation kilométrique*

### **Kilometerheffing**

Overwegende dat de GMC, de RLBHG, de ESR, BM en enkele reclamanten menen dat de fiscaliteit ertoe kan aanzetten om af te zien van het gebruik van de wagen (keuze van het voertuig, redelijk gebruik ervan, ...) o.a. via de slimme kilometerheffing;

Dat de GMC, de ESR, de RLBHG en enkele reclamanten menen dat de kilometerheffing wel op een breder grondgebied zoals heel België moet worden ingevoerd;

Overwegende dat een reclamant de daling van de congestie en de autodruk, de herkwalificatie van de assen en het invoeren van een slimme kilometerheffing aan elkaar koppelt;

Overwegende dat een reclamant zich erover verbaast dat het GPDO geen sterke visie uitdraagt wat de kilometerheffing of de stadstol betreft, met het risico slecht voorbereid te zijn om met de federale overheid te gaan onderhandelen;

Overwegende dat enkele reclamanten wensen dat deze tarifiering, toch minstens in het centrum, wordt gekoppeld aan een volledig aanbod (P+R, geoptimaliseerd openbaar vervoer, ...);

Overwegende dat enkele reclamanten vragen dat de pendelaars en de vrachtwagens die op doorreis zijn (ook op de Ring), ook te Brussel worden belast in functie van de lasten die ze veroorzaken;

Overwegende dat de ESR wijst op het belang om het carpoolen vrij te stellen van dat soort heffing;

Overwegende dat enkele reclamanten de aandacht vestigen op het belang van een kilometerheffing op hoofdstedelijk niveau, rekening houdend met de spitsuren;

*Overwegende dat de kwesties die betrekking hebben op de vennootschapsbelasting en de personenbelasting niet onder het GPDO vallen maar een bevoegdheid zijn van de federale regering;*

*Dat het GPDO de geleidelijke introductie van een intelligente kilometerheffing wil voortzetten, zoals*



*intelligente, telle que prévue par les accords passés entre autorités et dans le cadre d'un fédéralisme de coopération mature ;*

*Que la mise en place de cette taxation est à lier à l'offre de stationnement et notamment des P+R ;*

*Que la définition des critères de la taxation et son mode de calcul feront l'objet d'un travail spécifique comme élément de mise en œuvre du PRDD.*

### **Péage**

Considérant que la CRM, BM, des réclamants estiment qu'un péage urbain, ou tout le moins un contrôle d'accès, pourrait être souhaitable ;

Que des réclamants demandent une exemption totale ou partielle de péage pour les Bruxellois ;

Que des réclamants s'inquiètent des conséquences d'un péage (massification, vie sociale et économique, saturation des transports en commun ou recours massif aux 2 roues motorisés) ;

Considérant que des réclamants s'étonnent de la discordance entre RIE et projet sur ces sujets ;

Considérant qu'un réclamant juge que le PRDD n'évoque pas la solution du péage urbain pour des raisons partisanses ;

*Considération que le PRDD défend la mise en place d'une tarification basée sur l'utilisation du véhicule et modulée en fonction de la situation des ménages et entreprises, les critères de distance, lieu, horaire de déplacement et le type de motorisation étant les éléments principaux de modulation tarifaire et non d'un péage urbain ; Qu'aussi cette tarification étant à définir, elle ne peut, à ce stade, être analysée par le RIE.*

### **Réaménagement du Ring**

Considérant que des Communes rappellent que la mise en œuvre du PRDD aura pour impact la congestion renforcée (à l'opposé de l'ambition du projet de réaménagement) du R0 et la dégradation des conditions de vie locale ;

*is voorzien door de akkoorden tussen de overheden en in het kader van een natuur samenwerkingsfederalisme;*

*Dat de introductie van deze heffing moet worden gelinkt aan het parkeeraanbod en met name aan het P+R-aanbod;*

*Dat de bepaling van de heffingscriteria en de berekeningsmethoden het voorwerp uitmaken van een specifiek werk als uitvoeringselement van het GPDO.*

### **Stadstol**

Overwegende dat de GMC, BM en enkele reclamanten menen dat een stadstol, of toch minstens een toegangscontrole, wenselijk zou kunnen zijn;

Dat de reclamanten een volledige of gedeeltelijke vrijstelling vragen van stadstol voor de Brusselaars;

Dat enkele reclamanten zich zorgen maken om de gevolgen van stadstol (massificatie, sociaal en economisch leven, verzadiging van het openbaar vervoer of massaal overschakelen op gemotoriseerde tweewielers);

Dat enkele reclamanten zich verbazen over de onenigheid tussen het MER en het project over die thema's;

Overwegende dat een reclamant oordeelt dat het GPDO de oplossing van de stadstol niet ter sprake brengt om partijpolitieke redenen.

*Overwegende dat het GPDO pleit voor een tarifiering gebaseerd op het autogebruik en gemoduleerd volgens de situatie van de gezinnen en de bedrijven, waarbij de criteria afstand, plaats, tijdstip van verplaatsing en motorisatietype de belangrijkste elementen voor de tariefmodulering zijn, en niet voor een stadstol;*

*Dat deze tarifiering nog nader moet worden bepaald en in dit stadium niet kan worden geanalyseerd door het MER.*

### **Heraanleg van de Ring**

Overwegende dat enkele gemeenten eraan herinneren dat de toepassing van het GPDO nog meer congestie langs de R0 tot gevolg zal hebben (in tegenstelling tot de ambitie van het project van de heraanleg) en bovendien ook de verslechtering van de lokale leefomstandigheden;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de réaménagement permet d'engager un rapport de force avec la Région flamande pour :

- baisser le volume et la vitesse du trafic sur le RO et réduire l'impact direct sur la population bruxelloise ;
- la réalisation des P+R hors de la Région accompagnant ainsi les mesures du PRDD ;

Considérant que le CERBC, des Communes, des réclamants demandent à la Région de s'opposer à l'élargissement du Ring et notamment en raison des conséquences négatives sur l'environnement (pollution, réduction des surfaces naturelles, atteinte au périmètre Natura 2000) de ce projet ;

Considérant que la ville de Bruxelles, des réclamants demandent des précisions sur la mise en œuvre effective du projet ;

Considérant que des réclamants considèrent le RO comme infrastructure absolument nécessaire à la vie de la Région et à son lien aux autres régions ;

Qu'à ce titre, ils estiment nécessaire d'en optimiser l'usage et l'accessibilité par tout moyen et au plus tôt ;

Considérant que le Gouvernement flamand, des réclamants s'étonnent de voir le PRDD parler de l'élargissement du Ring comme projet commun alors qu'ils jugent ce projet d'intérêt métropolitain comme flamand ;

Que le Gouvernement flamand et un réclamant souhaitent que le PRDD traite du RO et rappellent que les administrations régionales ont été et seront interrogées sur le projet ;

Considérant que la CRM, des réclamants jugent que l'intérêt de l'élargissement du ring est à démontrer ;

Que la Commune de Jette invite à d'abord explorer les alternatives avant de lancer l'élargissement ;

Considérant que la CRM pose la question d'une

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het project van de heraanleg een kans is om een krachtsverhouding met het Vlaams Gewest aan te gaan:

- om het volume en de snelheid van het verkeer langs de RO te verminderen en de rechtstreekse impact op de Brusselse bevolking te beperken;
- omdat de aanleg van P+R buiten het Gewest op die manier gepaard gaat met maatregelen uit het GPDO;

Overwegende dat de RLBHG, gemeenten en enkele reclamanten het Gewest vragen zich te verzetten tegen de uitbreiding van de Ring en met name omwille van de negatieve gevolgen voor het milieu (vervuiling, vermindering van natuurlijke oppervlaktes, schending van de Natura 2000-perimeter) van dat project;

Overwegende dat de Stad Brussel en enkele reclamanten verduidelijking vragen bij de effectieve toepassing van het project;

Overwegende dat enkele reclamanten de RO als een absoluut noodzakelijke infrastructuur beschouwen voor het Gewest en voor zijn verbinding met de andere Gewesten;

Dat ze daarom vinden dat het gebruik en de toegankelijkheid ervan met alle middelen en zo snel mogelijk moet worden geoptimaliseerd;

Overwegende dat de Vlaamse Regering en enkele reclamanten zich erover verbazen dat het GPDO het over de uitbreiding van de Ring heeft als een gemeenschappelijk project, terwijl ze dit project van hoofdstedelijk belang als Vlaams beschouwen; Dat de Vlaamse Regering en een reclamant wensen dat het GPDO het heeft over de RO en dat ze eraan herinneren dat de gewestelijke administraties reeds over het project zijn bevraagd en dat dit ook in de toekomst zo zal zijn;

Overwegende dat de GMC en enkele reclamanten menen dat het belang van een uitbreiding van de Ring nog moet worden aangetoond;

Dat de Gemeente Jette oproept om eerst alternatieven te onderzoeken vooraleer werk wordt gemaakt van de uitbreiding;

Overwegende dat de GMC voorstelt om op deze

limitation de la vitesse sur cet axe pour le fluidifier ;

Considérant que la CRM, la Commune de Steenokkerzeel s'interrogent sur l'opportunité des projets (Uplace, Heysel...) à proximité considérant qu'ils ne feront qu'aggraver la situation ;

Considérant que la CRM, le CES, le CERBC la Commune de Jette, des réclamants rappellent l'intérêt interrégional du ring, l'importance potentielle des impacts environnementaux et de l'importance d'une solution métropolitaine ;  
Que la Commune de Jette souhaite que les communes concernées soient consultées ;

Considérant que des Communes, des réclamants proposent que le PRDD envisage le traitement des coupures urbaines, dont celle générée par le ring et propose sa couverture partielle ;

*Considérant que le PRDD aborde la question du réaménagement du Ring ;*

*Que le PRDD met en évidence un problème de gouvernance, source de tension entre Régions ;*

*Que le Ring et son avenir est un sujet métropolitain et que le PRDD prône le développement d'un projet commun, dans l'intérêt de l'ensemble de la zone métropolitaine ;*

*Que les objectifs communs que devra poursuivre tout projet de réaménagement du Ring RO visent à améliorer la sécurité routière, modulation de la vitesse autorisée, lutter contre la congestion, réduire le trafic à Bruxelles, renforcer l'accessibilité multimodale des territoires régionaux , intégrer des solutions alternatives à l'usage de la voiture personnelle (P+R, rocade de transports en commun ...), et contribuer aux engagements environnementaux ;*

*Que dans ce cadre, le PRDD propose que le Ring RO forme l'anneau périphérique de collecte du trafic et de distribution des flux vers et depuis les deux Régions ;*

*Que ce rôle doit s'entendre dans le cadre d'une infrastructure complète comprenant notamment une ceinture métropolitaine de parkings relais (P+R) connectés à la Région et à l'ensemble de la zone métropolitaine par des liaisons de transports en commun performante ;*

as een snelheidsbeperking in te voeren voor een vlottere doorstroming van het verkeer;

Overwegende dat de GMC en de Gemeente Steenokkerzeel zich vragen stellen bij de opportuniteit van de projecten (Uplace, Heysel, ...) in de buurt, omdat ze ervan uitgaan dat die de situatie alleen maar zullen verergeren;

Overwegende dat de GMC, de ESR, de RLBHG, de Gemeente Jette en enkele reclamanten wijzen op het interregionaal belang van de ring, het potentiële belang van de milieu-impact en het belang van een hoofdstedelijke oplossing;  
Dat de Gemeente Jette wil dat de betrokken gemeenten worden geraadpleegd;

Overwegende dat de gemeenten en enkele reclamanten voorstellen dat het GPDO de aanpak van de stedenbouwkundige breuken overweegt, waaronder die die door de ring wordt veroorzaakt en ze stellen daarom een gedeeltelijke overkapping voor;

*Overwegende dat het GPDO de kwestie van de heraanleg van de Ring behandelt;*

*Dat het GPDO wijst op een beheersprobleem, een bron van spanning tussen de Gewesten;*

*Dat de Ring en haar toekomst een grootstedelijk project uitmaken en dat het GPDO pleit voor de ontwikkeling van een gezamenlijk project, in het belang van het hele grootstedelijke gebied;*

*Dat de gemeenschappelijke doelstellingen die bij elk project voor de heraanleg van de Ring RO moeten worden nagestreefd erop gericht zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, de toegestane snelheid te moduleren, congestie te bestrijden, het verkeer in Brussel te verminderen, de multimodale bereikbaarheid van het gewestelijke grondgebied te versterken, alternatieven voor het gebruik van de personenwagen te integreren (P+R, openbaarvervoersverbinding ...) en bij te dragen tot de milieuverbintenissen;*

*Dat het GPDO in dit opzicht voorstelt dat de Ring RO het verkeer verzamelt en de stromen van en naar de beide gewesten verdeelt;*

*Dat deze rol moet worden gezien in het kader van een complete infrastructuur die ook een grootstedelijke gordel van overstapparkings (P+R) omvat die met het Gewest en het hele grootstedelijke gebied zijn verbonden door performante openbaarvervoersverbindingen;*

*Que le PRDD complété relève que plus généralement l'élargissement physique du Ring RO n'est pas une option à retenir ;*

*Que le PRDD confirme que la couverture partielle du Ring RO est souhaitable.*

**Développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal**

Considérant que la Commune d'Uccle, des réclamants pointent qu'une meilleure régulation des feux et l'éclairage des passages piétons pourraient favoriser l'usage des modes actifs ;

Qu'un réclamant demande que le PRDD adopte des règles concrètes (traversée en une fois, attente aux feux <20 secondes ...) favorisant le report modal vers la marche

Considérant que Bruxelles Environnement, des Communes, des réclamants accueillent favorablement les mesures du PRDD visant au développement des alternatifs en modes actifs notamment dans les quartiers moins desservis par les transports en commun ;

Considérant que Bruxelles Environnement, BM, la CRM, le CES, le CERBC, la Commune d'Uccle, des réclamants notent une contradiction dans les objectifs du PRDD en matière de déplacements piétons, des contradictions avec les objectifs d'autres plans dont le plan piéton et demandent des objectifs chiffrés, des éclaircissements et de la cohérence ;

Considérant que des réclamants appellent le PRDD à redistribuer physiquement l'espace public au profit des modes actifs ;

Qu'un réclamant fait des propositions concrètes de réaménagement de voiries régionales ou de couverture de faisceau ferroviaire ;

Considérant que des réclamants et la Commune d'Uccle déplorent que le PRDD apparaisse peu ambitieux (y compris en nombre de pages) quant aux objectifs (notamment à de trajets de moyenne distance), aux moyens qu'il compte mettre en œuvre, et qu'il ne propose pas d'option forte qui permette, à court ou même à moyen terme,

*Dat het aangevulde GPDO aangeeft dat de fysieke verbreding van de Ring RO in het algemeen geen optie is die moet worden weerhouden;*

*Dat het GPDO bevestigt dat de gedeeltelijke overkapping van de Ring RO wenselijk is.*

**Alternatieven ontwikkelen voor de personenwagen en werk maken van de modal shift;**

Overwegende dat de Gemeente Ukkel en enkele reclamanten erop wijzen dat een betere afstelling van de verkeerslichten en het verlichten van de voetgangersoversteekplaatsen het gebruik van de actieve modi moeten bevorderen;

Dat een reclamant vraagt dat het GPDO concrete regels goedkeurt (oversteken in één keer, wachttijd aan de lichten <20 seconden, ...) om de modal shift naar meer voetgangersverkeer te bevorderen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel, gemeenten en enkele reclamanten de maatregelen van het GPDO ter ontwikkeling van alternatieve actieve modi toejuichen, en met name in de wijken die minder goed bediend zijn door het openbaar vervoer;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel, BM, de GMC, de ESR, de RLBHG, de Gemeente Ukkel en enkele reclamanten op een tegenstrijdigheid wijzen in de doelstellingen van het GPDO op vlak van voetgangersverplaatsingen, die in strijd zijn met de doelstellingen uit andere plannen zoals het voetgangersplan en ze vragen daarom becijferde doelstellingen, verduidelijkingen en samenhang;

Overwegende dat de reclamanten het GPDO oproepen om de publieke ruimte fysiek te herverdelen ten voordele van de actieve modi;

Dat een reclamant concrete voorstellen formuleert voor de heraanleg van de gewestwegen of de dekking van de spoorwegbundel;

Overwegende dat enkele reclamanten en de Gemeente Ukkel betreuren dat het GPDO weinig ambitieus lijkt (ook in aantal pagina's) wat de doelstellingen (o.a. voor trajecten van middellange afstand) en middelen betreft die het wil inzetten, en dat het geen sterke optie voorstelt die het op korte en middellange termijn mogelijk

d'offrir une alternative efficace et crédible au besoin de recourir à la voiture ;

Que des Communes, des réclamants incitent la Région à se doter d'un budget conséquent (notamment comprenant des incitants pour les propriétaires privés entretenant des liaisons modes actifs) pour réaliser ces ambitions ;

Qu'ils souhaitent l'établissement d'un cahier des charges et d'un calendrier de mise en œuvre des mesures ;

Considérant que des réclamants jugent que les alternatives à la voiture n'existent pas en Région de Bruxelles Capitale notamment au regard du vieillissement ;

Considérant que des réclamants appellent la Région à développer les transports scolaires collectifs non motorisés (pedibus, ...) ;

Considérant que des réclamants souhaitent plus de précision sur certaines liaisons en modes actifs (notamment passerelle Vergote) ;

*Considérant que la question du réglage des feux de signalisation, des conditions d'éclairage localisées ne relève pas du niveau d'un plan stratégique ;*

*Que le PRDD est le plan faitier ;  
Que les autres plans doivent s'en inspirer ;*

*Que le PRDD a considéré le plan piétons ;*

*Que le PRDD a été clarifié en ce qui concerne son objectif de partage de l'espace public entre tous les modes ;*

*Que le PRDD n'a pas pour objectif de proposer des projets concrets de réaménagement de voiries ;*

*Que cette mise en œuvre relève d'autres plans ;  
Que le PRDD consacre, en outre, un volet dédié aux modes de transport alternatifs à la voiture, et ce à différentes échelles ;*

*Que le PRDD a été complété de manière à mettre en exergue la structure de mobilité ;*

*Qu'ainsi le Gouvernement construit son projet territorial de mobilité sur un cadre de mobilité de référence, les corridors, squelette de la mobilité à Bruxelles, indiquant le maillage de mobilité multimodale de base ;*

*Que l'élaboration d'un budget ainsi qu'un cahier*

*fait un efficient et geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de wagen;*

*Dat enkele gemeenten en enkele reclamanten een oproep doen naar het Gewest om over het nodige budget te beschikken (met o.a. stimuli voor private eigenaars die er verbindingen met actieve modi op nahouden) om deze ambities waar te maken;*

*Dat ze wensen dat een bestek en een kalender worden opgesteld voor de toepassing ervan;*

*Overwegende dat enkele reclamanten menen dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen alternatieven voor de wagen bestaan, o.a. rekening houdend met de vergrijzing;*

*Overwegende dat enkele reclamanten een oproep doen naar het Gewest om niet-gemotoriseerd collectief schoolvervoer te ontwikkelen (pedibus, ...);*

*Overwegende dat enkele reclamanten meer verduidelijking wensen bij bepaalde verbindingen met actieve modi (o.a. de loopbrug Vergote);*

*Overwegende dat de kwestie van de regeling van de signalisatielichten, de lokale verlichtingsvoorwaarden niet onder een strategisch plan valt;*

*Dat het GPDO het overkoepelende plan is;  
Dat de andere plannen erop geïnspireerd moeten worden;*

*Dat het GPDO rekening heeft gehouden met het Voetgangersplan;*

*Dat het GPDO zijn doelstelling om de openbare ruimte te verdelen tussen alle verplaatsingswijzen heeft verduidelijkt;*

*Dat het niet het doel is van het GPDO om concrete projecten voor de herinrichting van wegen voor te stellen;*

*Dat deze uitvoering onder andere plannen valt;  
Dat het GPDO bovendien een volledig luik wijdt aan alternatieven voor de personenwagen, en dit op verschillende schalen;*

*Dat het GPDO werd aangevuld om beter de mobiliteitsstructuur te onderstrepen;*

*Dat de Regering haar territoriale mobiliteitsproject steunt op een referentiemobiliteitskader, de corridors, het geraamte van de Brusselse mobiliteit en het multimodale basismobiliteitsnet aangeeft;*

*Dat de opmaak van een begroting, een bestek en een uitvoeringskalender later aan de orde zijn.*

*des charges et d'un calendrier de mise en œuvre relèvent d'étapes ultérieures.*

### **Voie fluviale**

Considérant que des réclamants suggèrent d'augmenter l'offre alternative par des bateaux-taxi sur le canal ;

Que BE, des réclamants rappellent que l'ambition de proposer le canal comme voie alternative doit tenir compte du plan européen de reconstruction des 22 ponts régionaux et des impératifs de navigation ;

Considérant qu'un réclamant suggère d'utiliser les voies d'eau à l'usage de la mobilité des personnes ;

*Considérant que le PRDD défend le transport par voie d'eau de manière globale ;*

*Que la mise à gabarit des ponts présents sur le territoire bruxellois a fait l'objet d'analyse ;*

*Que le Gouvernement prendra en temps utile, au regard de l'évolution du trafic et des besoins pour l'accueillir, toute mesure utile.*

### **Waterweg**

Overwegende dat enkele reclamanten voorstellen om het alternatieve aanbod met boottaxi's langs het Kanaal uit te breiden;

Dat LB en enkele reclamanten eraan herinneren dat de ambitie om het Kanaal voor te stellen als alternatieve weg rekening moet houden met het Europese plan voor de heropbouw van 22 regionale bruggen en de beperkingen van de binnenvaart;

Overwegende dat een reclamant voorstelt om de waterwegen te gebruiken voor de mobiliteit van personen;

*Overwegende dat het GPDO globaal gezien voorstander is van het vervoer over het water;*

*Dat de aanpassing van de bruggen op het Brusselse grondgebied werd geanalyseerd;*

*Dat de Regering te gepasten tijde, rekening houdend met de evolutie van het verkeer en de behoeften om het verkeer op te vangen, alle nuttige maatregelen zal nemen.*

### 3. Développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal

#### Généralités

##### *Politique générale de la mobilité*

Considérant que des réclamants demandent une réelle politique de la mobilité développant une offre de transports en commun de jour comme de nuit, instaurant le péage urbain, pour les voitures entrant dans la ville, misant sur le RER, travaillant sur la question de la sécurité dans les métros, aménageant plus de zones à vitesse limitée, etc. ;

Que ces réclamants citent la Ville de Londres en exemple ;

Considérant que des réclamants demandent plus d'ambition au PRDD ;

Qu'ils estiment qu'il faut que les aménagements piétons, cyclistes et le transport en commun deviennent une véritable offre attractive et durable qui induise le choix en faveur de ces modes de déplacement ;

Considérant que des réclamants demandent de s'orienter vers une mobilité plus durable, qui assure l'approvisionnement et l'accessibilité des activités économiques ;

Considérant que la Commune de Vilvorde souligne l'incertitude des connexions interrégionales entre réseaux Région de Bruxelles-Capitale et Région flamande ;

Alors que certaines connexions existent et qu'il y aurait dès lors lieu de prévoir un système commun d'achat et de paiement des tickets ;

Que cela rendrait plus efficient et plus intense l'utilisation des transports en commun transfrontière et particulièrement dans des zones de développement de l'emploi (Schaarbeeklei – Canal) ;

*Considérant que le PRDD présente sa vision de la mobilité à l'horizon 2040 ;*

*Que cette vision se base sur une organisation*

### 3. Alternatieven voor de personenwagen ontwikkelen en modale verschuiving bevorderen

#### Algemeen

##### *Algemeen mobiliteitsbeleid*

Overwegende dat sommige reclamanten een reëel mobiliteitsbeleid vragen dat een aanbod inzake openbaar vervoer overdag en 's nachts ontwikkelt, dat een stadstol invoert voor voertuigen die de stad binnenrijden, dat inzet op het GEN, dat het probleem van de veiligheid in de metro onder handen neemt, dat meer zones met beperkte snelheid invoert enzovoort;

Dat deze reclamanten de stad Londen als voorbeeld noemen;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen dat het GPDO blijk zou geven van meer ambitie;

Dat ze van mening zijn dat de inrichtingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer werkelijk een aantrekkelijk en duurzaam aanbod moeten worden dat mensen ertoe aanzet te kiezen voor deze verplaatsingswijzen;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om de richting uit te gaan van duurzamere mobiliteit die garanties biedt voor de bevoorrading en de toegankelijkheid van de economische activiteiten;

Overwegende dat de Gemeente Vilvoorde wijst op de onzekerheid rond de verbindingen tussen het brussels en het vlaams gewest;

Terwijl bepaalde verbindingen wel degelijk bestaan en er dus werk zou kunnen worden gemaakt van een gemeenschappelijk systeem voor de aankoop en betaling van tickets;

Dat het gebruik van het openbaar vervoer op de grens tussen de gewesten, en met name in de gebieden waar de werkgelegenheid zich ontwikkelt (schaarbeeklei – kanaal) efficiënter zou verlopen en er dus meer mensen het openbaar zouden gebruiken;

*Overwegende dat het GPDO zijn visie geeft op de mobiliteit tegen 2040;*

*Dat deze visie gebaseerd is op een organisatie en*

*et un développement des différents modes de transports ;*

*Qu'il fixe les éléments du réseau structurant pour les transports en commun, les voiries et le réseau cyclable ;*

*Que les ambitions du PRDD seront traduites dans le plan régional de mobilité (PRM) ;*

*Que le PRDD est le plan stratégique de développement de la ville dont la mobilité est une partie intégrante ;*

*Qu'il n'est pas le plan de mobilité ;*

*Que le plan de mobilité est le PRM en cours d'élaboration ;*

*Que le PRDD prône la collaboration entre les Régions, les différents opérateurs de la mobilité ;*

*Qu'en parallèle de ces collaborations, le PRDD considère qu'il y a urgence en matière de mobilité ;*

*Que dès lors, il doit agir sans attendre dans les champs de compétences régionales, en toute transparence, pour mettre en place des mesures.*

#### *Coordination des acteurs*

Considérant que des réclamants insistent sur l'importance de coordonner l'action des différents acteurs de l'aménagement de l'espace public afin d'assurer un travail cohérent au niveau budgétaire et de gestion des chantiers ;

*Considérant que telle est bien l'intention du Gouvernement ;*

*Que le PRDD consacre désormais un point sur les transports interrégionaux ;*

*Que la Région souhaite que l'ensemble des offres métropolitaines soient conçues au sein d'un seul réseau (SNCB, De Lijn, TEC, STIB).*

#### *Liens avec d'autres plans et outils*

Considérant que des réclamants et une commune demandent de prendre en compte le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE), ainsi que la formation régionale Managers Piétons comme outils incontournables à la valorisation de la marche ;

*Considérant que le plan PAVE a été pris en*

*een ontwikkeling van de verschillende verplaatsingswijzen;*

*Dat het de elementen bepaalt van het structurerend net voor het openbaar vervoer, de wegen en het fietsersnet;*

*Dat de ambities van het GPDO worden vertaald in het Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP);*

*Dat het GPDO het strategische ontwikkelingsplan is van de stad waarvan mobiliteit wezenlijk deel uitmaakt;*

*Dat het niet het mobiliteitsplan is;*

*Dat het mobiliteitsplan het GMP is dat momenteel wordt uitgewerkt;*

*Dat het GPDO pleit voor samenwerking tussen de Gewesten, de verschillende operatoren van de mobiliteit;*

*Dat het GPDO naast deze samenwerking van mening is dat de mobiliteit dringend moet worden aangepakt;*

*Dat het Gewest dus onmiddellijk, in de gewestelijke bevoegdheidsdomeinen, de nodige maatregelen moet nemen.*

#### *Coördinatie van de actoren*

Overwegende dat sommige reclamanten benadrukken dat het belangrijk is de werking van de verschillende spelers op het vlak van inrichting van de openbare ruimte te coördineren om de coherentie van het werk op budgettair vlak en wat betreft het beheer van de bouwplaatsen te verzekeren;

*Overwegende dat dit wel degelijk de intentie is van de Regering;*

*Dat het GPDO nu ook en punt wijdt aan het intergewestelijk vervoer;*

*Dat het Gewest wil dat het hele grootstedelijke aanbod wordt beschouwd als behorend tot één netwerk (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB).*

#### *Links met andere plannen en tools*

Overwegende dat sommige reclamanten en een gemeente vragen rekening te houden met het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (PAVE), evenals met de gewestelijke opleiding Voetgangersmanager als onmisbare tools om het wandelen te valoriseren;

*Dat het PAVE-plan in aanmerking werd genomen*



compte dans le PRDD ;

*Que toutefois la formation régionale « Managers piétons » est une mesure de mise en œuvre qui ne relève pas du PRDD.*

### 3.1. Les piétons et la valorisation de la marche

Part modale des déplacements à pied

Considérant que des réclamants regrettent le manque d'ambition du PRDD par rapport à l'augmentation de la part modale de la marche, annoncée à 37% ;

Que ce chiffre est contradictoire par rapport aux objectifs généraux et à l'ensemble des politiques énoncés dans ce plan ;

Qu'ils demandent une mise en cohérence ;

*Considérant que le PRDD cite les chiffres actuels : 37% des déplacements intra-bruxellois sont fait en marchant ;*

*Que ce résultat est déjà élevé ;*

*Que le PRDD ambitionne néanmoins que les déplacements effectués à pied atteignent une part modale de minimum 50% dès 2030.*

#### Traversées piétonnes

Considérant que des réclamants demandent d'attacher plus d'importance à la problématique des traversées piétonnes : carrefours, traversées des grands boulevards telle que la Petite Ceinture, prise en compte du temps de traversée, ... ;

Que ces réclamants mentionnent le cas de la traversée de la chaussée de Wavre à proximité du boulevard du Souverain ; qu'ils estiment que la part belle est laissée au cycliste au détriment du piéton ;

*Considérant que le PRDD ne fait pas de différence entre les piétons et les cyclistes ;*

*Que le PRDD entend imposer dans tous les projets soumis à PU une approche urbanistique mettant en avant les espaces dédiés aux piétons ;*

*Que par ailleurs, le PRDD a été complété et soutient la création de zones apaisées sous la forme de piétonnier, de zone 20, de zones de rencontre donnant une priorité aux modes*

in het GPDO;

*Dat de gewestelijke opleiding "Voetgangersmanager" echter een uitvoeringsmaatregel is die niet onder het GPDO valt.*

### 3.1. Voetgangers en valorisatie van het wandelen

Modaal aandeel van de "verplaatsingen te voet"

Overwegende dat sommige reclamanten betreuren dat het GPDO te weinig ambitie toont voor de verhoging van het modaal aandeel "wandelen", waarvoor een aandeel van 37% wordt genoemd;

Dat dit cijfer in tegenspraak is met de algemene doelstellingen en alle beleidslijnen die in dit plan worden aangekondigd; dat ze vragen om voor samenhang te zorgen;

*Overwegende dat het GPDO de huidige cijfers geeft: 37 % van de verplaatsingen binnen Brussel gebeurt te voet;*

*Dat dit resultaat al behoorlijk is;*

*Dat het GPDO echter de ambitie koestert om tegen 2030 een modaal aandeel van het wandelen te bereiken van minstens 50%.*

#### Oversteekplaatsen voor voetgangers

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om meer belang te hechten aan het probleem van de oversteekplaatsen voor voetgangers: kruispunten, oversteekplaatsen op de grote lanen zoals de kleine ring, rekening houden met de oversteektijd, ...;

Dat deze reclamanten verwijzen naar de oversteekplaats van de Waverse Steenweg in de buurt van de Vorstlaan; dat ze menen dat de fietser wordt bevoordeeld ten nadele van de voetganger;

*Overwegende dat het GPDO geen onderscheid maakt tussen voetgangers en fietsers;*

*Dat het GPDO in alle projecten die zijn onderworpen aan een SV een stedenbouwkundige benadering wil opleggen die aandacht besteedt aan de voetgangersruimten;*

*Dat het GPDO bovendien werd aangevuld en de inrichting van rustige gebieden ondersteunt in de vorm van verkeersvrije ruimten, zones 20, ontmoetingsruimten met voorrang aan de actieve*

*actifs ;*

*Que leurs besoins spécifiques doivent être rencontrés le mieux possible.*

### **Itinéraires piétons régionaux**

Considérant que des réclamants demandent de mentionner au PRDD que les itinéraires piétons régionaux soient intégrés dans le PRM ;

Qu'ils demandent également que le PRDD ajoute l'objectif d'amélioration des itinéraires piétons régionaux définis par les communes et le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE)

Considérant que des réclamants et une commune (Ville de Bruxelles) demandent qu'une attention plus soutenue soit portée sur la nécessité de passerelles et d'ascenseurs cyclo piétons ;

Considérant que la commune d'Uccle s'interroge sur le niveau de confort préconisé par le PRDD pour les itinéraires piétons régionaux (niveau de confort supérieur à la moyenne des espaces de circulation piétons) ;

Considérant que des réclamants et une commune (Ville de Bruxelles) demandent que les zones piétonnes soient reliées entre elles pour constituer un véritable maillage piéton/cycliste cohérent ; que ce maillage doit figurer au sein du PRM et des PCM ;  
*Considérant que l'objectif d'amélioration des cheminements piétons fait partie du PRDD ;*

*Que le PRM traitera des cheminements piétons (itinéraire, maillage) ;*  
*Que c'est une obligation et qu'il n'est donc pas nécessaire que le PRDD le rappelle ;*  
*Que par ailleurs, le détail des aménagements à prévoir sur les différents itinéraires piétons (équipements, niveau de confort, ...) n'est pas du ressort du PRDD.*

*verplaatsingswijzen ;*

*Dat zo goed mogelijk moet worden voldaan aan hun specifieke behoeften.*

### **Gewestelijke voetgangersroutes**

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om in het GPDO te vermelden dat de gewestelijke voetgangersroutes zouden worden opgenomen in het GMP (Gewestelijk Mobiliteitsplan);

Dat ze ook vragen dat het GPDO de doelstelling zou toevoegen van verbetering van de gewestelijke voetgangersroutes door de gemeenten en het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (PAVE);

Overwegende dat sommige reclamanten en een gemeente (Stad Brussel) vragen om meer volgehouden aandacht te besteden aan de noodzaak om te voorzien in fietsers- en voetgangersbruggen en -liften;

Overwegende dat de Gemeente Ukkel vragen heeft bij het niveau van comfort dat het GPDO aanbeveelt voor de gewestelijke voetgangersroutes (hoger comfortniveau dan de gemiddelde circulatieruimte voor voetgangers);

Overwegende dat sommige reclamanten en een gemeente (Stad Brussel) vragen om de voetgangerszones met elkaar te verbinden en op die manier een echt en coherent voetgangers- en fietsersnetwerk te creëren; dat dit netwerk moet worden opgenomen in het GMP en in de GemMP;  
*Overwegende dat de doelstelling om de voetgangerswegen te verbeteren deel uitmaakt van het GPDO;*

*Dat het GMP de voetgangerswegen zal behandelen (route, netwerk);*

*Dat dit dus een verplichting is waaraan het GPDO niet moet herinneren;*

*Dat het GPDO geen gedetailleerde beschrijving moet geven van de inrichtingen die moeten worden voorzien op de verschillende voetgangersroutes (voorzieningen, comfortniveau, ...).*

**Itinéraires piétons : demandes spécifiques**

Considérant que des réclamants demandent la création d'itinéraires piétons depuis et vers l'entrée sud de la gare du Midi, vers le centre de Saint-Gilles ;

*Considérant que le PRDD ne traite pas cette question localisée ;*

*Que le PRM apportera une réponse à cette question.*

**Dimanches sans voiture**

Considérant qu'un réclamant demande que d'autres formules soient envisagées, comme l'organisation récurrente de périmètres sans voiture ou l'organisation d'une journée sans voiture en semaine ;

Considérant que des Communes relèvent que l'organisation d'un dimanche sans voiture nécessite la mobilisation de moyens importants ;

Que certaines d'entre elles demandent que l'organisation de ces 4 dimanches sans voiture soit prise en charge à l'échelle de la Région pour assurer une bonne visibilité et une mutualisation des moyens ;

Que d'autres considèrent qu'il faut mettre l'accent sur la sensibilisation d'autres formes de mobilité et suggèrent d'affecter les budgets consacrés aux dimanches sans voiture à des opérations de sécurisation des voiries en faveur des usagers faibles et aux transports publics ;

Considérant qu'un réclamant demande la suppression des dimanches sans voiture car ne profitant qu'aux non Bruxellois ;

Qu'un réclamant ne souhaite pas leur multiplication ;

Qu'un autre réclamant suggère une réforme des journées sans voiture dans laquelle seuls les covoiturages pourraient circuler à vitesse modérée ;

Que d'autres réclamants suggèrent une réforme des journées sans voiture afin de davantage conscientiser les citoyens sur les bénéfices de l'absence de trafic et d'éviter l'effet de foire ;

**Voetgangersroutes: specifieke vragen**

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om voetgangersroutes aan te leggen van en naar de zuidelijke ingang van het Zuidstation, naar het centrum van Sint-Gillis;

*Overwegende dat het GPDO deze lokale kwestie niet behandelt;*

*Dat het GMP een antwoord zal bieden op deze vraag.*

**Autoloze zondagen**

Overwegende dat een reclamant vraagt om andere formules in overweging te nemen, zoals de terugkerende inrichting van autoloze perimeters of de organisatie van een autoloze weekdag;

Overwegende dat sommige gemeenten opmerken dat de organisatie van een autoloze zondag de inzet vereist van aanzienlijke middelen;

Dat sommige van die gemeenten vragen dat het Gewest de organisatie van deze 4 autoloze zondagen op zich zou nemen om een goede zichtbaarheid en een gemeenschappelijk maken van de middelen te verzekeren;

Dat andere gemeenten van mening zijn dat de klemtoon moet worden gelegd op de bewustmaking voor andere mobiliteitsvormen en dat ze voorstellen om de budgetten die naar de autoloze zondagen te gaan veeleer te wijden aan acties om de wegen te beveiligen ten voordele van de zwakke weggebruikers en aan het openbaar vervoer;

Overwegende dat een reclamant vraagt om de autoloze zondagen af te schaffen omdat ze toch alleen maar de niet-Brusselaars ten goede komen;

Dat een reclamant er niet meer wenst;

Dat een andere reclamant voorstelt de autoloze zondagen te hervormen, waarbij enkel mensen die carpoolen tegen een beperkte snelheid zouden mogen rondrijden;

Dat andere reclamanten een hervorming voorstellen van de autoloze zondagen om burgers bewust te maken van de voordelen van minder verkeer en om het kermiseffect wat te vermijden;

Considérant qu'un réclamant estime que des journées sans voiture plus pragmatiques n'inciteraient pas à la recherche d'alternatives et seraient donc moins dénuées de sens ;

Que la ville de Bruxelles, d'autres réclamants accueillent favorablement davantage de journées sans voiture;

Que des Communes demandent des renforts en personnel dans le cas d'une multiplication des journées sans voiture ou, à défaut de leur multiplication, le réinvestissement des moyens déployés dans la sécurisation quotidienne des usagers faibles ;

Considérant que la CRM, des réclamants demandent que le PRDD traite des journées sans voiture dans la partie dédiée au mode automobile, prône l'étude de l'impact de ces journées dans la mesure où ces journées génèrent davantage de trafic,

*Considérant que le Gouvernement entend les nombreuses remarques quant à sa proposition de passer de 1 à 4 journées sans voiture ;*

*Que la journée sans voiture rencontre du succès car elle est couplée à d'autres événements comme la journée du Patrimoine, Que le PRDD a été modifié sur ce point et ne reprend plus cette action qui relève plus de l'événement plutôt que d'une action d'un plan stratégique*

### **Accessibilité aux espaces publics**

Considérant que des réclamants insistent pour que le PRDD s'attache davantage à la question de l'accessibilité des divers espaces aux PMR : accessibilité des métros et des haltes de transport en commun, des logements, équipements, espaces verts et espaces publics ;

Qu'ils demandent de meilleures indications des services accessibles aux handicapés ;

Considérant que des réclamants demandent d'aborder dans le PRDD la question de l'entretien et de la propreté des espaces publics et espaces piétons existants ;

Overwegende dat een reclamant meent dat meer pragmatische autoloze zondagen er niet zouden toe aanzetten om op zoek te gaan naar alternatieven en dat ze dus minder zin zouden hebben;

Dat de Stad Brussel en andere reclamanten meer autoloze zondagen toejuichen;

Dat de gemeenten meer personeel vragen in geval van meer autoloze zondagen, of als er niet meer komen, het investeren van de vrijgemaakte middelen in de dagelijkse beveiliging van de zwakke weggebruikers;

Overwegende dat de GMC en reclamanten vragen dat het GPDO de autoloze zondagen behandelt in het deel dat gewijd is aan de auto, stelt de studie naar de impact van die dagen voorop aangezien die dagen meer verkeer op de rest van het wegennetwerk genereren;

*Overwegende dat de Regering akte neemt van de vele opmerkingen over haar voorstel om het aantal autoloze zondagen te verhogen van 1 naar 4;*

*Dat de autoloze zondag succesvol is omdat ze wordt gekoppeld aan andere evenementen zoals de Erfgoeddag;*

*Dat het GPDO op dit punt werd gewijzigd en deze actie, die eerder een evenement is dan een actie van een strategisch plan, niet meer vermeldt.*

### **Toegankelijkheid van de openbare ruimten**

Overwegende dat sommige reclamanten erop aandringen dat het GPDO meer oog zou hebben voor het probleem van de toegankelijkheid van de diverse ruimten voor PBM: toegankelijkheid van de metro en de haltes van het openbaar vervoer, woningen, voorzieningen, groene ruimten en openbare ruimten;

Dat ze een betere signalisatie vragen van de diensten die toegankelijk zijn voor gehandicapten;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om in het GPDO aandacht te hebben voor de kwestie van het onderhoud en de netheid van de openbare ruimten en de bestaande voetgangersruimten;

Accessibilité piétonne aux abords des écoles et équipements

Considérant qu'un réclamant demande de prendre en compte l'accessibilité autour des écoles et l'accompagnement des écoliers vers les arrêts de transport en commun ;

*Considérant que le PRDD juge l'accessibilité des PMR comme une priorité ;*

*Que l'adaptation des conditions de mobilité aux besoins des moins valides est énoncé comme un objectif ;*

*Que le PRDD insiste pour une accessibilité et un confort maximal des espaces publics pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs.*

Toegankelijkheid voor voetgangers in de nabije omgeving van scholen en voorzieningen

Overwegende dat een reclamant vraagt om rekening te houden met de toegankelijkheid rond scholen en de begeleiding van de leerlingen tot aan de haltes van het openbaar vervoer;

*Overwegende dat het GPDO de toegankelijkheid voor PBM prioritair acht;*

*Dat de aanpassing van de mobiliteitsvoorwaarden aan de behoeften van de mindervaliden een doelstelling is;*

*Dat het GPDO belang hecht aan een goede toegankelijkheid en een maximaal comfort van de openbare ruimten voor alle categorieën van gebruikers.*

### 3.2. La promotion du vélo

#### **Objectifs du PRDD**

Considérant que des réclamants se réjouissent de la promotion du vélo dans le PRDD ;

Considérant que des réclamants, dont la Commune d'Etterbeek, trouvent le PRDD peu ambitieux en matière de déplacement vélo et demandent d'augmenter l'objectif de développement du vélo en région bruxelloise d'au moins 50% entre 2016 et 2020 ;

Que le vélo devrait en effet tripler en 10 ans ; qu'il atteindra donc au moins 15% en 2025 ; qu'il faut donc revoir les objectifs du PRDD à la hausse ;

Qu'ils relèvent que les objectifs du PRDD sont moins ambitieux que ceux du Plan vélo et du Plan IRIS 2 (qui prévoit 20% de déplacements mécanisés en 2018) ;

Considérant que des réclamants suggèrent d'intégrer davantage une vision par vallées et crêtes pour les déplacements de mobilité active ;

Considérant qu'un réclamant souhaite

### 3.2. Promotie van de fiets

#### **Doelstellingen van het GPDO**

Overwegende dat de reclamanten tevreden zijn met het promoten van de fiets in het GPDO;

Overwegende dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Etterbeek, vinden dat het GPDO te weinig ambitie toont op het gebied van fietsverplaatsingen en vragen om de doelstelling inzake fietsontwikkeling in het Brussels Gewest met ten minste 50% te verhogen tussen 2016 en 2020;

Dat het gebruik van de fiets naar verwachting immers zal verdriedubbelen over een periode van 10 jaar; dat het dus ten minste 15% zal bedragen in 2025; dat de doelstellingen van het GPDO bijgevolg naar boven moeten worden bijgesteld;

Dat ze opmerken dat de doelstellingen van het GPDO minder ambitieus zijn dan die van het Fietsplan en het Plan IRIS 2 (dat 20% gemechaniseerde verplaatsingen verwacht in 2018);

Overwegende dat sommige reclamanten voorstellen om meer rekening te houden met de aanwezigheid van dalen en heuvels voor de actieve verplaatsingswijzen;

Overwegende dat een reclamant wenst dat een

l'établissement du calendrier de mise en œuvre des mesures favorisant la promotion du vélo dans le PRDD ;

*Considérant que les objectifs modifiés du PRDD tiennent compte des tendances actuelles qui montre une forte croissance de l'usage du vélo ;*

*Que l'objectif du PRDD de faire des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les déplacements inférieurs à 5 km est réaliste ;*

*Que les efforts à faire pour promouvoir le vélo concernent en premier lieu l'infrastructure ;*

*Que le PRDD prévoit une composante vélo dans son réseau de mobilité ;*

*Que le PRM développera cette composante et proposera les actions à prendre concrètement.*

### **Oppositions**

Considérant que des réclamants estiment que trop d'espace est mis à disposition des cyclistes ;

### **Propositions concrètes en matière de promotion du vélo**

Considérant que certaines propositions concrètes sont avancées :

- Systématisation du tourne-à-droite vélo,
- Renforcement des zones 30,
- Réglementer les dépassements des vélos par les voitures (dans le sens de son interdiction),
- Généraliser les panneaux B22 et B23 aux carrefours,
- Synchroniser les feux de signalisation à la vitesse des cyclistes,
- Développer une législation adaptée, de sécurisation du vélo (vitesse, port du casque, ...),
- Simplifier la signalétique trop abondante actuellement (peinture, pictogrammes divers, etc), qui pollue l'environnement ;
- Création de pistes cyclables dédiées exclusivement à ce mode de transport, accessibles également aux enfants, en

kalender wordt opgesteld voor de toepassing van de maatregelen om het fietsgebruik in het GPDO te promoten;

*Overwegende dat de gewijzigde doelstellingen van het GPDO rekening houden met de huidige tendensen die wijzen op een sterke stijging van het gebruik van de fiets;*

*Dat de doelstelling van het GPDO om van de actieve verplaatsingswijzen de meest gebruikte verplaatsingswijzen te maken voor afstanden kleiner dan 5 km realistisch is;*

*Dat de inspanningen voor het promoten van de fiets in de eerste plaats betrekking hebben op de infrastructuur;*

*Dat het GPDO in zijn mobiliteitsnet een fietscomponent voorziet;*

*Dat het GMP deze component zal ontwikkelen en concrete acties zal voorstellen.*

### **Verzet**

Overwegende dat sommige reclamanten menen dat er te veel ruimte ter beschikking wordt gesteld van de fietsers;

### **Concrete voorstellen inzake promotie van de fiets**

Overwegende dat een aantal concrete voorstellen wordt geformuleerd:

- Het bord "rechts afslaan" voor fietsers veralgemenen,
- De zones "30" versterken,
- Regels vaststellen voor het inhalen van fietsers door auto's (gaan in de richting van een verbod),
- De verkeersborden B22 en B23 op kruispunten veralgemenen,
- De verkeerslichten afstemmen op de snelheid van fietsers,
- Een aangepaste wetgeving voor beveiliging van de fietser uitwerken (snelheid, een helm dragen, ...),
- De vandaag te overvloedige signalisatie (geschilderde markeringen, verschillende pictogrammen enz.), die de omgeving "vervuilt", vereenvoudigen;
- Fietspaden aanleggen die uitsluitend bestemd zijn voor deze vervoerswijze, ook toegankelijk voor kinderen, door zo nodig

mettant au besoin les rues à sens unique,

- Séparation des pistes cyclables par une berme,
- Multiplication des rues cyclables ou de voiries partagées,
- Permettre aux cyclistes d'emprunter l'ensemble des voies réservées aux bus. D'autres sont opposés à cette proposition qu'ils jugent peu sécuritaire,
- Création d'axes de mobilité douce vers le centre-ville et les communes,
- Éviter tout obstacle, permettre le vélo partout et élargir les voies cyclables, entre autre pour permettre le passage de vélos cargo,
- Implanter les axes cyclables sur les voiries (et non sur les trottoirs) et transformer les voiries à double sens en une bande voiture et une bande réservée aux vélos, bus et taxis,
- Éviter les marquages cyclables le long des voitures parkées, car il y a conflits d'usage et embuches pour les cyclistes. Leur emplacement entre les voitures en stationnement et le trottoir est plus judicieux,
- D'autres jugent au contraire qu'il convient d'interdire dans certaines rues ou globalement le contre-sens cyclable ;

*Considérant que ces sujets ne relèvent pas du PRDD mais de la réglementation routière, de plans spécifiques ou de mises en œuvre.*

*Considérant que pour augmenter le nombre de cyclistes, il est nécessaire d'améliorer les infrastructures qui leur sont dédiées ;*

*Que le PRDD s'applique à formuler une vision et des stratégies ;*

*Que les propositions concrètes seront formulées dans le PRM.*

### **Parking vélo**

Considérant que des réclamants dont la Commune de Woluwe-Saint-Pierre appellent à :

- Multiplication des parkings vélos sécurisés,
- Création de parkings vélos devant les bâtiments publics, gares et pôles

eenrichtingsverkeer in de straten in te voeren,

- De fietspaden met behulp van een berm scheiden van de rijweg,
- Het aantal fietsstraten of gedeelde wegen vermenigvuldigen,
- Toelaten dat fietsers gebruik maken van alle busbanen. Anderen verzetten zich tegen dit voorstel daar ze vinden dat dit niet bevorderlijk is voor de veiligheid,
- Assen voor zachte mobiliteit naar het stadscentrum en de gemeenten aanleggen,
- Alle obstakels vermijden, de fiets overal toelaten en de fietspaden verbreden, onder andere om ook voldoende plaats te bieden aan vrachtfietsen,
- De fietsassen aanleggen op de rijweg (en niet op de voetpaden) en dubbele rijwegen omvormen tot één rijbaan voor auto's en één rijbaan voor fietsen, bussen en taxi's,
- Geen fietsmarkeringen aanbrengen langs geparkeerde wagens, daar dit aanleiding geeft tot conflicten inzake gebruik en obstakels voor fietsers. Het is beter om die fietsmarkeringen aan te brengen tussen de geparkeerde wagens en het voetpad,
- Anderen vinden daarentegen dat het in tegengestelde richting fietsen in bepaalde straten of over het algemeen moet worden verboden;

*Overwegende dat deze kwesties niet onder het GPDO vallen maar onder de verkeerswetgeving, specifieke plannen of uitvoeringsplannen.*

*Overwegende dat het aantal fietsers enkel kan worden verhoogd als de specifieke infrastructuur wordt verbeterd;*

*Dat het GPDO hiervoor een visie en strategieën formuleert;*

*Dat de concrete voorstellen zullen worden geformuleerd in het GMP.*

### **Fietsparkings**

Overwegende dat enkele reclamanten zoals de Gemeente Sint-Pieters-Woluwe een oproep doen om:

- Het aantal beveiligde fietsparkings vermenigvuldigen,
- Fietsparkings aan te leggen voor openbare gebouwen, stations en multimodale polen

multimodaux (notamment Montgomery et Stockel) et des commerces,

- Tarification du parcage vélo plus compétitif que le stationnement auto,
- Fixer un objectif supérieur à celui jugé insuffisant de 50% de création de parking vélo ;

*Considérant que le PRDD a été modifié et ambitieuse de développer le stationnement vélo sécurisé en voirie et hors-voirie en fonction de la densité de population ;*

*Que le PRDD prévoit que les centres commerciaux régionaux et locaux, les zones apaisées et les espaces verts doivent disposer d'emplacements de parking à vélo de qualité suffisante pour les visiteurs.*

#### **Autres**

- Création d'une banque de données pour le recensement des vélos et la lutte active contre le vol,
- Formation à l'utilisation du vélo dans les écoles,
- Organisation de ramassages scolaires à vélo,
- Développer et subsidier les sociétés de livraison de colis et autres marchandises par vélo,
- Prévoir suffisamment de points d'accrochage (stationnement) vélo au sein des permis d'urbanisme, en fonction du nombre d'habitants,
- Promouvoir le transport de marchandises à vélo,
- Prévoir l'entretien des pistes cyclables,
- Prévoir des campagnes de sensibilisation et des sanctions aux différents utilisateurs de la voirie en cas de non-respect des espaces dédiés,
- Prévoir des primes régionales en vue de promouvoir l'usage du vélo,
- Intégrer de nouvelles normes au RRU;

*Considérant que ces points ne relèvent pas du PRDD dans la mesure où ils relèvent de la mise en œuvre opérationnelle.*

(o.a. Montgomery en Stockel) en handelszaken;

- Tarieven voor het stallen van een fiets moeten interessanter zijn dan die voor het parkeren van een auto;
- Hogere doelstellingen vooropstellen dan de onvoldoende geachte 50% voor de aanleg van fietsparkings.

*Overwegende dat het GPDO werd gewijzigd en de ambitie koestert om beveiligde fietsparkings te creëren op en buiten de openbare weg, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid;*

*Dat het GPDO voorziet dat de gewestelijke en lokale winkelcentra, de rustige zones en de groene ruimten over voldoende fietsparkeerplaatsen moeten beschikken voor de bezoekers.*

#### **Andere**

- Een databank aanleggen voor fietstellingen en actieve bestrijding tegen diefstal
- Fietsopleidingen in de scholen,
- Organisatie van afhalen van school per fiets,
- Ontwikkeling en subsidiëring van bedrijven die pakjes en andere goederen per fiets leveren,
- In de stedenbouwkundige vergunningen voorzien in voldoende bevestigingspunten (parkeren) voor fietsen, in functie van het aantal inwoners,
- Goederenvervoer per fiets promoten,
- Voorzien in het onderhoud van fietspaden,
- Voorzien in bewustmakingscampagnes en sancties voor de verschillende gebruikers van de openbare weg in geval van gebrek aan inachtneming van de toegewezen ruimten,
- Gewestelijke premies ontwikkelen om het fietsgebruik te promoten,
- Nieuwe normen opnemen in de GSV;

*Overwegende dat deze punten niet onder het GPDO vallen aangezien ze betrekking hebben op de operationele uitvoering.*



**Culture du vélo**

Considérant que des réclamants souhaitent l'instauration d'une culture du vélo à Bruxelles à l'image d'Amsterdam, Copenhague ou Grenoble et proposent la création d'une plateforme dédiée (itinéraire, services aux cyclistes...);

*Considérant que le PRDD relève le potentiel important pour le développement de l'utilisation du vélo;*

*Que sa priorité concerne le développement de l'infrastructure et l'aménagement d'un espace public qui tienne compte des cyclistes.*

**Réseau cyclable**

Considérant qu'un réclamant regrette la lenteur de la mise en œuvre du réseau cyclable bruxellois;

Qu'il constate l'effritement progressif de la place laissée au cycliste du fait de la dégradation de la majorité des pistes cyclables;

Considérant que des réclamants font état de l'insécurité actuelle des aménagements des espaces publics pour les mobilités douces;

Considérant que des réclamants estiment que le PRDD manque de clarté et d'ambition quant à ses propositions concernant le développement de réseaux d'infrastructures cyclables;

Qu'ils sont d'avis qu'il faut décourager la circulation automobile au profit des déplacements piétons, cyclistes et en transports en commun, ce qui diminuerait la pollution;

Qu'ils demandent qu'une priorité leur soit donnée (avec les transports en commun) au sein de l'infrastructure routière et de repenser l'aménagement des voiries et des grands axes pour y favoriser la circulation cycliste;

Qu'ils réclament une cartographie du réseau cyclable, ainsi que de meilleures indications sur le terrain (numérotation des pistes);

*Considérant que le PRDD demande de mieux prendre en compte les besoins des cyclistes*

**Fietscultuur**

Overwegende dat de reclamanten ook in Brussel een fietscultuur willen invoeren, naar het voorbeeld van Amsterdam, Kopenhagen of Grenoble en ze stellen daarom voor een speciaal platform daarvoor op te richten (routes, diensten aan fietsers...);

*Overwegende dat het GPDO wijst op het belangrijke potentieel voor de ontwikkeling van het gebruik van de fiets;*

*Dat de ontwikkeling van de infrastructuur en de inrichting van een openbare ruimte die rekening houdt met de fietsers prioriteit is;*

**Fietsnetwerk**

Overwegende dat een reclamant betreurt dat het Brussels fietsnetwerk zo traag wordt ontwikkeld;

Dat hij vaststelt dat de plaats die aan fietsers wordt gelaten geleidelijk kleiner wordt als gevolg van de verslechtering van de staat van de meeste fietspaden;

Overwegende dat sommige reclamanten verwijzen naar de huidige onveilige inrichting van de openbare ruimte voor zachte weggebruikers;

Overwegende dat sommige reclamanten menen dat het GPDO een gebrek aan duidelijkheid vertoont en blijk geeft van te weinig ambitie in zijn voorstellen voor de ontwikkeling van fietsinfrastructuurnetwerken;

Dat ze van mening zijn dat het autoverkeer moet worden ontmoedigd ten voordele van verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer, waardoor de vervuiling zou afnemen;

Dat ze vragen dat ze voorrang zouden krijgen (samen met het openbaar vervoer) binnen de weginfrastructuur en om de aanleg van wegen en grote verkeersassen te herzien om er het fietsverkeer te bevorderen;

Dat ze vragen om een kaart van het fietsnetwerk op te stellen alsook een betere signalisatie op het terrein (de fietspaden nummeren);

*Overwegende dat het GPDO vraagt om meer rekening te houden met de behoeften van de*

*pour leur assurer des déplacements sécurisés et confortables ;*

*Que le PRDD a été complété et que l'axe 4 comprend désormais un réseau structurant multimodal de mobilité dont une des composantes est l'infrastructure cyclable ;*

*Que le PRDD fixe les grandes lignes du réseau cyclable et ses ambitions ;*

*Que le PRM sera le plan qui détaillera les ambitions du PRDD et les déclinera en mesures ;*

*Que ce sera donc le PRM qui fixera précisément et définitivement le réseau cyclable et sa relation avec les autres réseaux.*

#### **Réseau cyclable : demandes spécifiques**

Considérant que des réclamants, dont la Commune d'Auderghem, demandent d'intégrer au PRDD la traversée piétonne et cycliste de la E411, ainsi que du Ring ; que cela permettrait de passer d'un côté de la forêt de Soignes à l'autre ;

Qu'ils estiment que cette question doit être réfléchi de manière transversale dans le cadre de la spécialisation des réseaux proposée par le PRM ;

Considérant qu'un réclamation demande que soient prévus des raccords en mobilité douce (piétons et cyclistes) entre le triangle Delta et ses quartiers voisins, ainsi qu'une liaison souple avec Beaulieu ;

Considérant que des réclamants demandent plus de cohérence dans les aménagements cyclables à Forest ;

Qu'ils relèvent l'absence totale de pistes cyclables dans cette commune ;

Considérant que la Commune d'Uccle demande le développement d'un réseau cyclable sur son territoire ;

Qu'un réclamation demande l'aménagement d'un piste cyclable chaussée de la Hulpe ;

Considérant qu'un réclamation demande que chaque rue dispose d'une piste cyclable quitte à supprimer le trafic automobile des rues les plus étroites ou dans certaines zones les plus adéquates notamment quartier de Brabant et place Colignon ;

Considérant que des réclamants, dont la Commune de Ganshoren et la CRM, demandent l'aménagement de voies cyclables ou leur amélioration sur l'ensemble des grands boulevards et des grandes

*fietsers zodat ze zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen;*

*Dat het GPDO werd aangevuld en dat pijler 4 ook een structurend multimodaal mobiliteitsnet omvat waarvan befietsbare infrastructuur een van de componenten is;*

*Dat het GPDO de grote lijnen van het fietsnetwerk en de ambities vastlegt;*

*Dat het GMP meer in detail zal ingaan op de ambities van het GPDO en deze zal omzetten in maatregelen;*

*Dat het GMP dus het fietsnetwerk en de relatie ervan met de andere netwerken nauwkeurig en definitief zal vastleggen.*

#### **Fietsnetwerk: specifieke vragen**

Overwegende dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Oudergem, vragen om in het GPDO de oversteek voor voetgangers en fietsers van de E411 alsook van de ring op te nemen; dat dit zou toelaten van de ene naar de andere kant van het Zoniënwoud te gaan;

Dat ze menen dat deze kwestie op transversale wijze moet worden bestudeerd in het kader van de specialisatie van de netten zoals voorgesteld in het GMP;

Overwegende dat een reclamant vraagt om te voorzien in aansluitingen voor zachte weggebruikers (voetgangers en fietsers) tussen de driehoek Delta en zijn aangrenzende wijken alsook in een soepele verbinding met Beaulieu;

Overwegende dat sommige reclamanten meer coherentie vragen bij de aanleg van fietsvoorzieningen in Vorst;

Dat ze opmerken dat er in deze gemeente helemaal geen fietspaden zijn;

Overwegende dat de Gemeente Ukkel vraagt om op haar grondgebied een fietsnetwerk aan te leggen;

Dat een reclamant vraagt om een fietspad aan te leggen op de Terhulpensesteenweg;

Overwegende dat een reclamant vraagt om in elke straat een fietspad aan te leggen, ook al moet het autoverkeer in de smalste straten of in bepaalde gebieden worden afgeschaft, zoals in de Brabantwijk of op het Colignonplein;

Overwegende dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Ganshoren en de GMC, vragen om fietspaden aan te leggen of te verbeteren langs alle grote lanen alsook langs de grote gewestlanen zoals de Versailles-, Wannecouter-,

avenues régionales telles que : les avenues de Versailles, Wannecouter, Forum et Franklin Roosevelt, rue Belliard, avenues Winston Churchill et Albert, chaussée de Waterloo, avenue Léopold III vers la limite régionale, boulevard Lambermont, chaussée de la Hulpe, chaussées d'Alsemberg et de Wavre, Avenue des Volontaires, boulevard du Triomphe et Général Jacques, boulevards du centre (le piétonnier a détérioré le passage vélo), avenues Charles-Quint et de l'Exposition universelle

Considérant que des réclamants attirent l'attention sur le fait que les talus de chemin de fer constituent des zones essentielles au réseau écologique, que certains d'entre eux se situent en site classé ; que la stratégie de les valoriser au profit des modes actifs doit être compatible avec les impératifs de conservation du patrimoine naturel ;

Que ces réclamants proposent également l'aménagement de pistes cyclables le long des voies du RER et de permettre en attendant l'utilisation des voies du RER non terminées ;

Que certains réclamants, dont la Commune de Watermael-Boitsfort, demandent une amélioration des aménagements cyclables dans les voiries suivantes :

Ville de Bruxelles : rue du Lombard, rue des Colonies, rue Ducale, place Stéphanie, quartier européen et particulièrement rue de la Loi, rue Belliard,

Ixelles : Pont Fraiteur, porte de Namur, rue Alfred Solvay,

Saint-Gilles : rue de Mérode, rue Fonsny,

Forest : rue des Armures,

Watermael-Boistfort : gare de WB et place Léopold Wiener, avenues Delleur et de la Foresterie,

Woluwe-Saint-Pierre : boulevard Brand Whitlock ;

Que certains réclamants demandent une amélioration des aménagements cyclables dans les parcs suivants : parc de la Héronnière, jardins du palais royal, Forêt de Soignes (à hauteur de la E411 impossible à traverser),

*Considérant que le PRDD fixe la composante*

Forum- en Franklin Rooseveltlaan, de Belliardstraat, de Winston Churchill- en Albertlaan, de Waterloosesteenweg, de Leopold III-laan naar de gewestgrens, de Lambermontlaan, de Terhulpense- en Alsembergsesteenweg en de Waverse Steenweg, de Vrijwilligers-, Triomf- en Generaal Jacqueslaan, de centrumlanen (de voetgangerszone heeft de doorgang voor fietsers verslechterd), de Keizer Karel- en de Wereldtentoonstellingslaan;

Overwegende dat sommige reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de spoorwegbermen essentiële gebieden vormen voor het ecologisch netwerk, dat sommige ervan in beschermd gebied liggen; dat de strategie om ze te benutten ten voordele van de actieve vervoerswijzen verenigbaar moet zijn met de bindende voorwaarden inzake instandhouding van het natuurlijk erfgoed;

Dat deze reclamanten ook voorstellen om fietspaden aan te leggen langs de GEN-sporen en zolang het GEN niet operationeel is toe te laten dat de nog niet voltooide GEN-sporen worden gebruikt;

Dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Watermaal-Bosvoorde, vragen om de fietsinrichtingen te verbeteren op de volgende wegen:

Stad Brussel: Lombardstraat, Koloniënstraat, Hertogstraat, Stefaniaplein, Europese wijk,

Elsene: Fraiteurbrug, Naamsepoort, Alfred Solvaystraat,

Sint-Gillis: Mérodestraat, Fonsnylaan,

Vorst: Wapenrustinglaan,

Watermaal-Bosvoorde: station van W-B en Léopold Wienerplein, Delleur- en Vorsterielaan,

Sint-Pieters-Woluwe: Brand Whitlocklaan;

Dat sommige reclamanten een verbetering vragen van de fietsvoorzieningen in de volgende parken: Reigersbosspark, tuinen van het Koninklijk Paleis, Zoniënwoud (ter hoogte van de E411 die vandaag onmogelijk kan worden overgestoken),

*Overwegende dat het GPDO de fietscomponent*

*cyclable de son réseau structurant et non le détail de l'aménagement;*  
*Que les autres points et demandes localisées ne relèvent pas du PRDD et seront traités par le PRM.*

#### *Offre Villo*

Considérant que des réclamants, dont la Commune de Schaerbeek, demandent d'améliorer l'offre Villo (plus nombreux près des centres commerciaux, comportant des paniers plus grands, stations tous les 500 mètres) ;

Qu'ils proposent de créer une offre de Villo électriques et des bornes de recharge ;

Qu'ils proposent la multiplication des types de villo disponibles (villo cargo...) et la qualité des vélos ;

Qu'ils proposent de rendre le service plus attractif par l'intégration tarifaire avec la STIB ou la gratuité ;

*Considérant que le PRDD vise à augmenter l'accès au vélo partagé ;*

*Que les points de détail du contrat régissant le service villo ne relève pas du PRDD.*

#### *Vélo électrique*

Considérant que des réclamants souhaitent une forte promotion des vélos à assistance électrique (VAE) voire leur subsidiation ainsi que le déploiement des systèmes de recharge et l'adaptation des pistes cyclables à ce type de véhicules ;

*Considérant que le développement des VAE est considéré par le PRDD ;*

*Qu'il prône son développement ;*

*Que les aménagements spécifiques pour accompagner leur développement doivent être étudiés ;*

*Que la réflexion détaillée quant aux aménagements à réaliser n'est pas du ressort du PRDD et se fera en marge de ce plan.*

#### *RER vélo*

Considérant que des réclamants dont la Commune d'Uccle plaident en faveur d'un développement rapide du RER vélo à l'horizon 2025 ;

*van het structurerend net bepaalt en geen inrichtingsdetails;*

*Dat de andere lokale punten en vragen niet onder het GPDO vallen en zullen worden behandeld in het GMP.*

#### *Aanbod Villo*

Overwegende dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Schaarbeek, vragen om het Villo-aanbod uit te breiden (meer fietsen in de buurt van winkelcentra en fietsen met grotere manden, stations om de 500 meter);

Dat ze voorstellen om het Villo-aanbod uit te breiden met elektrische fietsen en laadstations;

Dat ze voorstellen de soorten beschikbare "villo's" uit te breiden (villo cargo, ...) en de kwaliteit van de fietsen te verbeteren;

Dat ze voorstellen om de dienst aantrekkelijker te maken, door samen met de MIVB een tarief aan te bieden of door het gratis te maken;

*Overwegende dat het GPDO de toegang tot deelfietsen wil verhogen;*

*Dat de details van het contract betreffende de Villo!-dienst niet onder het GPDO vallen.*

#### *Electrische fiets*

Overwegende dat de reclamanten wensen dat de elektrische fiets sterk wordt gepromoot, of dat die zelf wordt gesubsidieerd; verder wensen ze dat er een systeem van laadpalen komt en dat de fietspaden aan dat soort voertuigen worden aangepast;

*Overwegende dat het GPDO aandacht besteedt aan de ontwikkeling van de elektrische fiets;*

*Dat het pleit voor de ontwikkeling ervan;*

*Dat de specifieke inrichtingen voor de begeleiding van deze ontwikkeling moeten worden onderzocht;*

*Dat de gedetailleerde denkoefening over de te realiseren inrichtingen echter niet onder het GPDO valt en zal worden gemaakt in de marge van dit plan.*

#### *Fiets-GEN*

Overwegende dat sommige reclamanten onder wie de Gemeente Ukkel pleiten voor een snelle ontwikkeling van het fiets-GEN tegen 2025;

Qu'ils regrettent que la réalisation d'un RER vélo avec pistes cyclables séparées ne soit prévue qu'à l'horizon 2030 ;

Que certains d'entre eux demandent de concevoir une 'autoroute urbaine' pour les vélos afin de traverser facilement et rapidement l'agglomération bruxelloise ;

*Considérant que le PRDD prévoit la réalisation du RER Vélo, infrastructure à vocation de liaison rapide et sécurisée réservée aux vélos, à l'horizon 2030 ;*

*Que le RER vélo est une des composante du réseau qui, lui doit être développé en priorité et de façon urgente ;*

*Que l'horizon visé pour le développement de cette composante du réseau est 2030.*

#### *Propositions concrètes concernant le RER vélo*

Considérant que des réclamants émettent les remarques suivantes concernant le RER vélo :

- Ils posent la question de l'entretien des pistes en forêt
- Ils demandent de s'assurer de la compatibilité du RER vélo en Forêt de Soignes avec les objectifs de conservation (site Natura2000). Ces voies cyclables devraient longer les zones naturelles protégées. Le RER vélo ne semble pas conforme au schéma de structure de la Forêt signé par les trois régions,
- Bruxelles Environnement demande que la construction de vélo dans la forêt de Soignes s'accompagne de la création d'écoducs / d'écotunnels de sorte d'en minimiser l'impact sur la biodiversité ;
- Ils font remarquer que la carte du RER vélo est basée sur une ancienne version (étude de 2012) sur laquelle figurent toutes les alternatives. Il faut y mentionner également la voie cyclable qui longe la voie de chemin de fer Vilvorde-Haren et qui réalise le lien avec le RER vélo reliant Bruxelles à Louvain, ainsi que la voie passant au croisement de la N281 et de la N3 en direction de la Forêt de Soignes et de

Dat ze betreuren dat de verwezenlijking van een fiets-GEN met gescheiden fietspaden pas wordt voorzien tegen 2030;

Dat sommige van hen vragen om een "stadsautosnelweg" voor fietsen aan te leggen om het voor fietsers mogelijk te maken om snel en vlot van de ene naar de andere kant van de Brusselse agglomeratie te rijden;

*Overwegende dat het GPDO het fiets-GEN, een infrastructuur die snelle en beveiligde fietsverbindingen creëert, wil realiseren tegen 2030;*

*Dat het fiets-GEN een van de componenten is van het netwerk dat prioritair en dringend moet worden ontwikkeld;*

*Dat deze component van het netwerk moet worden ontwikkeld tegen 2030.*

#### *Concrete voorstellen in verband met het fiets-GEN*

Overwegende dat sommige reclamanten de volgende opmerkingen formuleren met betrekking tot het fiets-GEN:

- Ze vragen wie de fietspaden in het woud zal onderhouden,
- Ze vragen om garanties te bieden voor de verenigbaarheid van het fiets-GEN in het Zoniënwoud met de doelstellingen van natuurbehoud (Natura 2000-site). Deze fietspaden zouden langs de beschermde natuurgebieden moeten lopen. Het fiets-GEN lijkt niet conform aan het door de drie gewesten ondertekende structuurplan van het Zoniënwoud,
- Leefmilieu Brussel vraagt dat naast de aanleg van fietsinfrastructuur in het Zoniënwoud ook ecoducten/ecotunnels worden gebouwd om de impact van die infrastructuur op de biodiversiteit te beperken;
- Ze merken op dat de kaart van het fiets-GEN steunt op een oude versie (studie van 2012) waarop alle alternatieven staan. Op de kaart moet ook het fietspad worden opgenomen dat langs de spoorweg Vilvorde-Haren loopt en dat de aansluiting verzekert met het fiets-GEN tussen Brussel en Leuven, alsook de weg die over de kruising van N281 en de N3 loopt in de richting van het Zoniënwoud en het Vierarmenkruispunt,

Quatre bras,

- Ils s'interrogent sur le passage d'un RER vélo au square Vergote compte tenu des projets repris au sein du périmètre Reyers (Schéma directeur)
- Ils s'interrogent sur le réalisme de certains itinéraires comme la rue Royale et les boulevards du Centre, alors que l'axe des boulevards suivant la ligne de chemin de fer leur paraît plus roulant : boulevard de l'Empereur, boulevard Pacheco
- Ils proposent la création de voies RER vélo le long des voies de chemin de fer, tout en veillant à leur compatibilité avec la protection biologique des talus de chemin de fer,
- Ze hebben vragen bij de passage van een fiets-GEN op de Vergotesquare, rekening gehouden met de projecten die zijn opgenomen in de perimeter "Reyers" (richtplan),
- Ze hebben vragen bij de realiteitszin van bepaalde routes zoals die langs de Koningsstraat en de centrumlanen, terwijl de as van de lanen die langs de spoorlijn lopen volgens hen berijdbaarder is: Keizerslaan, Pachecolaan,
- Ze stellen voor om routes van het fiets-GEN aan te leggen langs de spoorwegen en er tegelijk over te waken dat ze verenigbaar zijn met de biologische bescherming van de spoorwegbermen,

*Considérant que ces questions ne relèvent pas du PRDD mais de la gestion du détail de mise en œuvre..*

*Overwegende dat deze kwesties niet onder het GPDO vallen maar betrekking hebben op het beheer van de uitvoeringsdetails.*

#### *Vélo dans les transports en commun*

#### *Fiets in het openbaar vervoer*

Considérant qu'un réclamant demande de se préoccuper de la place du vélo dans les transports en commun ;

Overwegende dat een reclamant vraagt om oog te hebben voor de plaats van de fiets in het openbaar vervoer;

Que d'autres réclamants demandent d'intégrer un forfait Villo aux abonnements de la STIB ;

Dat andere reclamanten vragen om een Villo-forfait op te nemen in de MIVB-abonnementen;

*Considérant que ces questions ne relèvent pas du PRDD mais du détail des contrats de gestion STIB et du service Villo.*

*Overwegende dat deze kwesties niet onder het GPDO vallen maar details zijn van de beheerscontracten van de MIVB en van Villo!.*

### 3.3. Le développement des transports en commun

### 3.3. Ontwikkeling van het openbaar vervoer

#### **Généralités**

#### **Algemeen**

Considérant que des réclamants estiment qu'il n'y a pas de réelle volonté dans le PRDD pour limiter réellement l'emprise de la voiture et donner toute sa place aux déplacements en transports en commun ;

Overwegende dat enkele reclamanten van mening zijn dat het GPDO niet echt blijk geeft van de bereidheid om het overwicht van de auto te beperken en aan de verplaatsingen met het openbaar vervoer de plaats te bieden die hun toekomt;

Qu'ils regrettent le manque d'ambition du PRDD en matière de transport en commun ;

Dat ze het gebrek aan ambitie van het GPDO inzake openbaar vervoer betreuren;

Qu'ils se demandent sur quelles bases concrètes sont faites les propositions ;

Dat ze zich afvragen op welke concrete basissen de voorstellen worden geformuleerd;

Considérant que des réclamants déplorent l'inefficacité des transports en commun bruxellois voire leur dangerosité ;

Considérant que des réclamants jugent utopiques, non-crédibles le projet de mobilité du PRDD du fait de l'inefficacité des transports en commun à conduire au report modal ;

Considérant que la ville de Bruxelles et des réclamants plaident en faveur d'un développement massif (et diversifié : téléphérique...) des transports en commun et notamment vers les quartiers appelés à se densifier, le long du canal, à NOH ;  
Que le PRDD en fasse une priorité et que des moyens soient dégagés ;

Que cela passe par une politique tarifaire intégrée, une incitation à prendre les transports en commun par des billets de tram intégrant le parking, par un développement de lignes hors de Bruxelles, ainsi qu'une communication adéquate ;

Que l'objectif d'une politique de transports en commun doit être d'améliorer la desserte de l'ensemble de la Région en répondant prioritairement à la demande des Bruxellois et non pas des navetteurs ;

*Considérant que le PRDD présente une ambition élevée en matière de transports en commun ;*

*Que la Région construit son projet territorial de mobilité sur un cadre de référence : les corridors ;*

*Que ces corridors forment le squelette de la mobilité à Bruxelles, la structure macro des réseaux et indiquent le maillage de mobilité multimodale de base ;*

*Que le réseau structurant de mobilité présenté par le PRDD actualisé comprend donc une composante « transports en commun » ;*

*Que cette composante engage à développer une offre en transports en commun de haute capacité ;*

*Que, le transport en commun présentant le meilleur rapport capacité / emprise / intérêt général sera retenue ;*

*Que cette composante du réseau structurant est systématisée ;*

Overwegende dat enkele reclamanten de inefficiëntie van het Brussels openbaar vervoer betreuren en zelfs vinden dat het gevaarlijk is;

Overwegende dat enkele reclamanten het mobiliteitsproject in het GPDO als utopisch en weinig geloofwaardig beschouwen, omwille van de inefficiëntie van het openbaar vervoer;

Overwegende dat de stad Brussel en reclamanten pleiten voor een grootschalige ontwikkeling van het openbaar vervoer (en gediversifieerde: kabelbaan ...) en vooral dan in de richting van wijken waar in de toekomst steeds meer mensen gaan wonen, langs het Kanaal, naar NOH;  
Dat het GPDO daarvan een prioriteit zou maken en dat er middelen voor zouden worden vrijgemaakt;

Dat dit zou verlopen via een geïntegreerd tariefbeleid, een aansporing om het openbaar vervoer te nemen door te voorzien in tramkaartjes waarin parkeren is inbegrepen, door lijnen te ontwikkelen buiten Brussel en via passende communicatie;

Dat het doel van een beleid inzake openbaar vervoer erin moet bestaan de bediening van het hele Gewest te verbeteren door bij voorrang tegemoet te komen aan de vraag van de Brusselaars, niet die van de pendelaars;

*Overwegende dat het GPDO een hoge ambitie koestert inzake het openbaar vervoer;*

*Dat het Gewest zijn territoriale mobiliteitsproject opbouwt op basis van een referentiekader: de corridors;*

*Dat deze corridors het geraamte vormen van de mobiliteit in Brussel, de macrostructuur van de netwerken, en dat ze het multimodale basismobiliteitsnetwerk aangeven;*

*Dat het structurerend mobiliteitsnet dat in het geactualiseerde GPDO wordt voorgesteld dus een component 'openbaar vervoer' omvat;*

*Dat in het kader van deze component een openbaarvervoersaanbod met een hoge capaciteit moet worden ontwikkeld;*

*Dat het openbaar vervoer met de beste verhouding capaciteit / grondinname / algemeen belang zal worden weerhouden;*

*Dat deze component van het structurerend net gesystematiseerd is;*

*Que le PRDD constate que l'absence d'intégration tarifaire est un handicap au développement des transports en commun ;  
Que le PRDD prône le développement d'un offre intégrée STIB, SNCB, TEC, De Lijn.*

### **Configuration générale du réseau**

Considérant que des réclamants proposent que le réseau de transport en commun soit pensé en combinant deux modèles de desserte : un modèle en étoile ou radiales traversant la ville de part en part et un modèle circulaire ou tangentes reliant les extrémités de l'étoile ;

Qu'ils remarquent qu'il manque à Bruxelles une desserte reliant les communes de la seconde couronne de manière transversale ;  
Qu'ils relèvent également un manque de liaison entre les communes de deuxième couronne et le centre ;

Qu'ils relèvent qu'il faut adjoindre à ce réseau un maillage franchissant les grandes césures existantes telles que canal ou chemin de fer au nord et au sud de la Région entre autres ;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le PRDD ne fasse pas mention des projets achevés ou en cours d'achèvement ;

Que ces réclamants estiment que l'exercice effectué par le 'KleineRing.be' pourrait servir d'inspiration pour le développement d'une vision territoriale pour le PRDD en matière de transports en commun ;

Que ce dernier met en relation les flux de voyageurs avec la réalité multipolaire de la ville ;

Qu'il propose un réseau constitué :

Des relations internationales et intercity;

Du réseau métropolitain (concept de transport de masse, rencontré par le réseau S, le métro, les trams et bus à haut niveau de service) ;

De la desserte des quartiers par les tram et bus ;

Que Citydev estime que le texte, comme la carte 06 'transports en commun' devraient aborder le développement du réseau à haut niveau de service de bus, afin de se faire une

*Dat het GPDO vaststelt dat het gebrek aan een geïntegreerd tariefbeleid een handicap is voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer;*

*Dat het GPDO pleit voor de ontwikkeling van een geïntegreerd aanbod MIVB, NMBS, TEC, De Lijn.*

### **Algemene configuratie van het net**

Overwegende dat sommige reclamanten voorstellen om het openbaarvervoersnet uit te werken door twee bedieningsmodellen te combineren: een model in stervorm of met radiale lijnen die de stad van de ene naar de andere kant doorkruisen en een model in cirkelvorm of met tangentiële lijnen die de uiteinden van de ster met elkaar verbinden;

Dat ze opmerken dat het in Brussel ontbreekt aan een bediening die de gemeenten van de tweede kroon op transversale wijze met elkaar verbindt;

Dat ze ook opmerken dat het ontbreekt aan een verbinding tussen de gemeenten van de tweede kroon en het centrum;

Dat ze opmerken dat aan dit netwerk een net moet worden toegevoegd dat de grote bestaande breuklijnen oversteekt, zoals – onder andere – het Kanaal of de spoorweg in het noorden en in het zuiden van het Gewest;

Overwegende dat een reclamant wenst dat het GPDO geen afgewerkte projecten of projecten die een afwerkingsfase zitten zou vermelden

Dat deze reclamanten menen dat de oefening die is gemaakt voor de "KleineRing.be" als inspiratiebron zou kunnen dienen voor de ontwikkeling van een territoriale visie voor het GPDO op het vlak van openbaar vervoer;

Dat die oefening de link legt tussen de reizigersstromen en de multipolaire werkelijkheid van de stad;

Dat een netwerk wordt voorgesteld dat bestaat uit:

Internationale en intercityverbindingen;

Het grootstedelijk net (concept van massavervoer waaraan wordt tegemoetgekomen door het S-net, de metro, de trams en bussen met een hoog niveau van dienstverlening);

De bediening van de wijken door trams en bussen;

Dat Citydev meent dat in de tekst, net zoals op kaart 06 'openbaar vervoer', sprake zou moeten zijn van de ontwikkeling van een buslijn met een hoog dienstniveau, om een idee te krijgen van het



idée-de l'ensemble du maillage prévu pour la Région et son hinterland ;

Considérant que des réclamants relèvent qu'à l'horizon 2025, le réseau de la STIB devrait rencontrer des problèmes de saturation sur la plupart des corridors structurants ;

Que le développement d'infrastructures de transport plus capacitaires apparaît prioritaire et que le choix des modes de transport doit prendre en compte à la fois des besoins de capacité à long terme et la nécessité de pouvoir apporter une réponse capacitaire dans un délai rapproché ;

Qu'à ce titre, dans la mesure des possibilités, le choix de mode de transport évolutif (BHNS>tram ou tram >prémétro>métro) pourrait, pour certains corridors, constituer une stratégie pragmatique, compte tenu des arbitrages qui devront être faits ;

Considérant que des réclamants demandent une vision globale du développement des transports en commun, comprenant la desserte ferroviaire ;

Qu'ils demandent que cette vision soit mise en concordance avec le modèle présenté de ville multipolaire ;

Considérant que des réclamants demandent de réintroduire dans le PRDD le principe de trouver une halte de transport en commun à 400 mètres de son domicile ;

Considérant que des réclamants, dont la Commune de Woluwe-Saint-Pierre et la Ville de Bruxelles, estiment que le réseau des transports en commun doit renforcer l'accessibilité des noyaux commerçants, établissements scolaires et lieux culturels ;

Que le principe de rabattement vers quelques grandes lignes structurantes va à l'encontre du principe de proximité et des noyaux d'identité locale ; que les projets de métro empêcheront le maillage fin de proximité ;

Qu'ils demandent de développer un projet de lignes de surface en site propre à l'horizon 2040 ;

Considérant que le PRDD se base sur le principe de la ville multipolaire ;

volledige netwerk dat in het Gewest en zijn hinterland is voorzien;

Overwegende dat sommige reclamanten opmerken dat het MIVB-net tegen het jaar 2025 een antwoord zou moeten bieden op de problemen van verzadiging van de meeste structurele corridors;

Dat de ontwikkeling van vervoerinfrastructuur met een grotere capaciteit prioritair lijkt en dat de keuze van de vervoerswijzen rekening dient te houden met zowel de capaciteitsbehoeften op lange termijn als de noodzaak om binnen een korte termijn een antwoord te kunnen bieden op het vlak van capaciteit;

Dat in dit opzicht, in de mate van de mogelijkheden, de keuze van een evolutieve vervoermodus (BHND > tram of tram > premetro > metro) voor sommige corridors een pragmatische strategie zou kunnen zijn, rekening gehouden met de keuzes die zullen moeten worden gemaakt;

Overwegende dat sommige reclamanten een globale visie vragen op de ontwikkeling van het openbaar vervoer, met inbegrip van de bediening door treinen;

Dat ze vragen om deze visie in overeenstemming te brengen met het voorgestelde model van multipolaire stad;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om in het GPDO opnieuw het principe op te nemen dat elke bewoner een halte van het openbaar vervoer op 400 meter van zijn woonplaats moet kunnen vinden;

Overwegende dat sommige reclamanten, onder wie de Gemeente Sint-Pieters-Woluwe en de Stad Brussel, menen dat het openbaarvervoersnet de toegankelijkheid van de handelskernen, de onderwijsinstellingen en de culturele plekken moet versterken;

Dat het principe van afleiding naar enkele grote structuurlijnen ingaat tegen het principe van nabijheid en van lokale identiteitskernen; dat de metroprojecten een obstakel zullen vormen voor het fijne nabijheidsnet;

Dat ze vragen om een project van bovengrondse lijnen in eigen bedding te ontwikkelen tegen het jaar 2040;

Overwegende dat het GPDO zich baseert op het principe van de meerpolige stad;