



INTERREGIONAAL PLATFORM VOOR DUURZAAM ECONOMISCH BELEID

*Het interregionaal platform voor duurzaam economisch beleid bestaat momenteel uit de **Bond Beter Leefmilieu, Bral (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), IEB (Inter-Environnement Bruxelles), UCM – Bruxelles, ACV regio Halle-Vilvoorde, ACV-CSC regio Brussel, ACW Brussel-Halle-Vilvoorde en UNIZO regio Vlaams-Brabant & Brussel.***

Het platform kwam tot stand in april 2010 naar aanleiding van verschillende prestigeprojecten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Vlaamse rand rond Brussel. Hierbij was duidelijk sprake van een opbod tussen verschillende kantoor- en commerciële complexen, en dit zonder het minste interregionale overleg.

De leden van het platform menen dat de lange termijn ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand rond Brussel zich niet zonder een sterk interregionaal overleg kan realiseren. Ze vragen dat een structureel interregionaal overleg tussen alle verschillende betrokken overheden zo snel mogelijk in de praktijk wordt gebracht (ook met betrekking tot de ontwikkeling van Waals-Brabant).

Een duurzame economisch beleid, dat socio-economische en ecologische doelstellingen samenbrengt, bestaat volgens het platform uit een visie op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand rond Brussel. Die visie is gebaseerd op de multifunctionaliteit van de wijken, de versterking van de collectieve voorzieningen, huisvesting en economische en culturele activiteiten met kwalitatieve en gediversifieerde werkgelegenheid. Het beleid zou volgens het platform prioriteit moeten geven aan het verhogen van de leefbaarheid en de levenskwaliteit voor alle bewoners en economische actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Vlaamse rand rond Brussel.

STANDPUNT OVER DE SHOPPINGCENTRA

1. Versterking van levendige, bloeiende en dynamische centra

Het platform klaagt het opbod van megalomane shopping- en kantoorprojecten aan die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand rond Brussel op stapel staan. Ook sommige grote bouwpromotoren stellen zich vragen bij deze perifere ruimtebehoevende ontwikkelingen en kiezen meer en meer voor de binnenstedelijke versterking. Het aanbod, reeds aanwezig in de stedelijke centra, in het bijzonder wat betreft de handelsruimte, is immers nog onderbenut. Economische activiteiten moeten oordeelkundig vermengd worden met wonen, werken, winkelen en recreatie en openbaar vervoer. Op deze manier komt er een evenwicht dat gebaseerd is op levendige en veilige buurten, minder verplaatsingen, meer sociale samenhang en een betere lokale verankering van de economische activiteiten.

Het platform vraagt dat deze mogelijkheden eerst bestudeerd en ontwikkeld worden. In de stedelijke centra is ruimte genoeg voor projecten op menselijke schaal en de herwaardering van buurtwinkels in de handelswijken (kruideniers, bakkers, boekhandel,

cafés, kappers, apothekers, ...). Die bieden eveneens een belangrijke economische meerwaarde. De versterking van de gemengdheid van het centrum, draagt ook bij tot de stedelijke verdichting. Dat maakt dan weer de organisatie van openbaar vervoer aantrekkelijker en goedkoper.

Studies tonen aan dat de buurtwinkels een dalende trend kennen en de bewoners zich dus steeds meer moeten verplaatsen voor de verschillende nabijheidsfuncties, die de eerste lijn van bevoorrading zouden moeten zijn.

Bij wijze van interessante voorbeelden, en zonder volledig te willen zijn, citeert het platform de heropening van de Galerie Anspach en de Guldenvlies Galerij. De troeven van de Leuvensestraat en omgeving in Vilvoorde en de centrale lanen in Brussel, zijn ook nog onderbenut.

2. Intergewestelijke coherentie in plaats van concurrentie

Het wordt absoluut noodzakelijk om een structureel interregionaal overleg tussen de verschillende betrokken overheden op te zetten. Dit overleg moet vertrekken vanuit een win-win benadering. Economische ontwikkeling in het ene gewest mag niet ten koste gaan van het andere. Het platform pleit voor een maximale complementariteit van de economische functies. De shoppingprojecten creëren een intra-regionale concurrentie die eigen is aan dit type van grootschalige projecten, terwijl de ontwikkeling van stedelijke centra en buurthandelswijken zich op de verschillende plaatsen harmonieus naast elkaar kunnen ontwikkelen.

Een eerste concreet werkterrein is de redactie van een gemeenschappelijk luik in Vlaamse Winkelnota en het Schema voor de Handelsontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op vlak van ruimtelijke ordening moet er een afstemming komen tussen het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, die respectievelijk in Vlaanderen en in Brussel worden uitgewerkt.

3. Een economie die voorrang geeft aan duurzame mobiliteit

Ons huidig mobiliteitsbeleid is op verschillende vlakken schadelijk voor onze economie. Goede bereikbaarheid is een basisvereiste voor een bloeiende economie. Het dichtslibben van heel wat wegen en de ondercapaciteit van het openbaar vervoer ondermijnt echter de vlotte bereikbaarheid van heel wat handelspolen. Dat leidt tot dalende concurrentiekracht, vertraagde leveringen, delocalisaties, toenemende verliesuren, stress op de werkvloer, ...

Als personen en goederen belangrijke handelspolen gemakkelijk bereiken, komt dat de economische bedrijvigheid enkel ten goede. Gebrekkige toegankelijkheid richt alleen schade aan.

Een verweving van de handelsactiviteiten gekoppeld aan een versterking van de stedelijke centra garandeert een betere beheersing van de mobiliteit die aan de economische activiteiten is gekoppeld. De ontwikkeling van perifere shoppingcentra genereert grote mobiliteitsstromen en overbodige verplaatsingen. Ook op de domeinen van slimme logistiek, moeten gezamenlijke actieplannen worden opgesteld, met bijzondere aandacht voor een versterkt gebruik van het spoor en de waterwegen.

Om deze doelstelling te bereiken, is een concrete interregionale samenwerking gewenst over, onder meer het Gewestelijk Express Net (GEN), de harmonisering van de tariefstructuren en de complementariteit van de lijnen van het openbaar vervoer. De gewestelijke mobiliteitsplannen Iris II en De Lijn 2020, evenals het Mobiliteitsplan

Vlaanderen moeten dus een gemeenschappelijk luik bevatten, net zoals het interregionaal overleg over de rationalisering van het autogebruik.

4. Een endogene ontwikkeling en stabiele en aangepaste jobs

De wereldwijde financiële crisis toonde aan dat de handel en industrie die zich eveneens op de lokale markten richtten, het meeste weerstand boden tegen deze crisis. De verankering van ondernemingen op de lokale markt is dus een aandachtspunt.

Het platform vraagt meer aandacht voor een lokale en endogene benadering, die de nadelige effecten van de economie onder controle houdt. Een beter beheer van de commerciële activiteiten moet samengaan met een grotere stabiliteit van de werkgelegenheid. Het platform pleit voor een economische ontwikkeling die zich vertaalt in kwaliteitsvolle jobs, die aangepast zijn aan het arbeidsaanbod van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand rond Brussel. Kwaliteitsvolle tewerkstelling veronderstelt goede arbeidsvoorwaarden, jobs met een lage milieu-impact en de mogelijkheid om personen aan te werven die behoren tot de grote groep van kortgeschoolden en personen die te lijden hebben onder een vorm van discriminatie, inclusief de hogeschoolden.

Het kan niet de bedoeling zijn dat creatie van nieuwe jobs, bestaande jobs elders vernietigt. Een netto-toename van de tewerkstelling moet het streefdoel zijn. Een economie die zich onder meer richt op recyclage en herwaardering, eerder dan op wegwerp, kan ook laaggekwalificeerde jobs creëren.

Myriam Gérard
ACV-CSC Brussel

Ben Debognies,
ACV Halle-Vilvoorde

Tomas Borremans
ACW Brussel-Halle-Vilvoorde

Erik Grietens
Bond Beter Leefmilieu

Nancy Van Espen
UNIZO – Vlaams-Brabant & Brussel

Francine Werth
Politiek secretaris UCM Bruxelles

Claire Scohier
IEB (Inter-Environnement Bruxelles)

Joost Vandenbroele
BRAL vzw (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

14 maart 2011



PLATE-FORME INTERREGIONALE POUR UNE POLITIQUE ECONOMIQUE DURABLE

La Plate-forme inter-régionale pour une politique économique durable est composée pour l'instant des associations suivantes : **Bond Beter Leefmilieu**, le **Bral (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)**, **IEB (Inter-Environnement Bruxelles)**, **l'UCM-Bruxelles**, **ACV Regio Halle-Vilvoorde**, **CSC Bruxelles**, **ACW Brussel Halle-Vilvoorde** et **Unizo Regio Vlaams-Brabant en Brussel**.

La plate-forme a été créée en avril 2010 suite à la présentation et à la surenchère de nombreux projets de prestige au sein de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande autour de Bruxelles notamment la multiplication des projets de centres commerciaux et de bureaux et cela sans la moindre amorce d'une concertation inter-régionale.

Les membres de la plate-forme considèrent qu'on ne peut construire le développement à long terme de la région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande autour de Bruxelles sans une concertation interrégionale forte et demandent que cette dernière soit mise en œuvre le plus rapidement possible. Une concertation interrégionale systématique avec toutes les entités fédérées est indispensable.

Une politique économique durable alliant les axes socio-économiques et environnementaux suppose, selon les membres de la plate-forme, une vision de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande autour de Bruxelles, développant à l'échelle des quartiers une multifonctionnalité combinant des équipements collectifs, des logements, des activités économiques et culturelles, favorisant des emplois diversifiés et de qualité. Selon la plate-forme, le politique doit donner la priorité à l'augmentation de la viabilité et de la qualité de vie pour tous les habitants et acteurs économiques de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande autour de Bruxelles.

POINT DE VUE SUR LES CENTRES COMMERCIAUX

1. Renforcement des centres animés, prospères et dynamiques

La plate-forme dénonce la surenchère des projets mégalomanes en matière de shoppings et de bureaux en cours de gestation au sein de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande autour de Bruxelles. De grands promoteurs immobiliers s'interrogent également sur le bien fondé de ces développements et besoins d'espaces en périphérie et optent davantage pour le renforcement des centres urbains. En effet, le potentiel d'offres, déjà présentes dans les centres urbains, en particulier au niveau du commerce est encore sous-utilisé. Les activités économiques doivent être intégrées judicieusement avec l'habitat, l'emploi, les commerces et les infrastructures de loisirs et de transport public. De cette façon, il est possible de réaliser un ensemble équilibré axé sur des quartiers animés, une réduction des déplacements, une augmentation de la cohésion sociale et la préoccupation pour un meilleur ancrage locale des activités économiques.

La plate-forme demande que ces possibilités soient préalablement étudiées et développées. Au sein des centres urbains, il existe suffisamment d'espaces disponibles pour des projets commerciaux à dimension humaine et le redéveloppement de noyaux commerçants de proximité dans les quartiers (épiceries, boulangeries, librairies, cafés, coiffeurs, pharmacie...), incluant par ailleurs également une importante plus-value économique. Le renforcement des centres urbains donne également lieu à une densification urbaine. Ces facteurs permettent aussi une organisation plus attractive du transport en commun.

Or les études montrent que ces noyaux de proximité sont en chute libre et les habitants doivent davantage se déplacer pour trouver les différentes fonctions de proximité qui constitue pourtant la première ligne d'approvisionnement.

A titre d'exemple, et sans vouloir être complet, nous citons le redéploiement des galeries Anspach et de la Toison d'Or. Les atouts de la rue de Louvain et des environs de Vilvoorde, les boulevards centraux du centre de Bruxelles sont encore sous utilisés.

2. Une cohérence inter-régionale plutôt qu'une compétition

Une concertation structurelle inter-régionale entre les différentes entités fédérées concernées, est absolument indispensable. Cette concertation doit partir d'une approche win-win. Le développement économique d'une région ne doit pas se faire au détriment de celle d'une autre. La plate-forme plaide pour une complémentarité maximale des fonctions économiques. Les projets de centres commerciaux créent une concurrence intra-régionale inhérente à ces projets de grande échelle, contrairement au développement de centres urbains et de noyaux de proximité qui peuvent se développer en toute harmonie sur les différents territoires.

Une première action concrète sur le terrain consisterait dans la rédaction et le respect d'un volet commun au niveau de la Vlaamse Winkelnota et du Schéma de Développement Commercial de la Région de Bruxelles-Capitale. En matière d'aménagement du territoire, une synchronisation entre la mise en œuvre du Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel pour les environs de Bruxelles et le futur Plan régional de Développement Durable, devrait être élaborée.

3. Une économie qui favorise une mobilité durable

La politique de mobilité actuelle porte atteinte à l'activité économique sur plusieurs plans. Une bonne accessibilité est une exigence de base pour une économie florissante. La densité d'occupation de nombreuses voiries et la sous capacité du réseau des transports en commun, mine réellement une accessibilité aisée d'une série de pôles commerçants. Avec pour conséquences une diminution de la capacité concurrentielle, des retards de livraisons, des délocalisations, un nombre croissant d'heures perdues, du stress au niveau des conditions de travail...

Si les personnes et les marchandises sont en situation d'atteindre facilement les principaux pôles commerciaux, le dynamisme économique se développe bien. A l'inverse, une accessibilité insuffisante ne peut que susciter des dommages.

Un bon maillage des activités commerçantes couplé au renforcement des centres existants permet d'assurer une meilleure maîtrise de la mobilité connexe à ces activités économiques. Par contre, le développement de centres commerciaux va à l'encontre d'une mobilité maîtrisée en générant des flux importants et des déplacements superflus. Dans les domaines d'une logistique intelligente, une planification d'actions communes devrait être réalisée, avec en particulier un usage renforcé du ferroviaire et de la voie d'eau.

Pour atteindre concrètement ces objectifs, une collaboration inter-régionale est souhaitée entre autre concernant le RER, sur l'harmonisation tarifaire des transports en commun et la complémentarité des lignes de transports publics. Les plans de mobilité Iris II et De Lijn 2020 ainsi que le Plan Mobilité de la Flandre doivent donc comporter un volet inter-régional commun ainsi qu'une concertation inter-régionale sur la restructuration de l'usage de la voiture.

4. Une approche locale endogène et des emplois stables et adaptés

La crise financière mondiale a démontré que les activités commerciales et industrielles orientées vers les marchés locaux ont mieux résisté à la crise. L'ancrage des entreprises au niveau du marché local doit être un axe de réflexion.

La plate-forme demande que l'on prête une attention à une approche locale et endogène permettant d'assurer une meilleure maîtrise des rennes de l'économie.

Cette meilleure maîtrise de l'activité commerciale devrait s'accompagner d'une plus grande stabilité de l'emploi. La plate-forme plaide pour la mise en place d'emplois de qualité et adaptés à l'offre de main-d'œuvre dans la Région de Bruxelles-Capitale et dans la périphérie flamande de Bruxelles-Capitale. Des emplois de qualité supposent d'allier de bonnes conditions de travail, des nuisances environnementales minimisées au maximum, l'embauche de personnes appartenant à la catégorie importante des peu qualifiés et des personnes y compris très diplômées faisant l'objet de discriminations.

L'objectif ne peut toutefois viser à détruire par de nouveaux emplois des emplois existants. L'objectif doit être une augmentation nette de l'emploi. Un gisement important de nouveaux emplois peu qualifiés pourraient prendre place dans une économie axée sur la réparation et le recyclage.

Myriam Gérard
ACV-CSC Bruxelles

Ben Debognies,
ACV Halle-Vilvoorde

Tomas Borremans
ACW Brussel-Halle-Vilvoorde

Erik Grietens
Bond Beter Leefmilieu

Nancy Van Espen
UNIZO – Vlaams Brabant & Brussel

Francine Werth
UCM Bruxelles

Claire Scohier
IEB (Inter-Environnement Bruxelles)

Joost Vandenbroele
BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

14 mars 2011