

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

17 juni 2013

ANTWOORD

**van het Comité van Ministers
op de aanbeveling met betrekking
tot de Benelux-samenwerking
op het gebied van duurzame urbanisatie**

(doc. 825/1)

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

17 juin 2013

RÉPONSE

**du Comité de ministres
à la recommandation relative
à la coopération Benelux
dans le domaine de l'urbanisation durable**

(doc. 825/1)

Het Comité van Ministers heeft kennis genomen van de aanbeveling van uw Raad waarin meer specifiek aan de regeringen is gevraagd hun inspanningen voort te zetten om een coherent beleid te ontwikkelen op het gebied van duurzame urbanisatie.

De aanbeveling geformuleerd door uw Raad wordt onderkend door de Regeringen.

Het belang van steden voor Duurzame Ontwikkeling

Iedere gemeente geeft op eigen wijze inhoud aan de bevordering van het openbaar vervoer, de toepassing van eco-efficiënte technologieën in de bouw en andere mogelijkheden om de duurzaamheid te bevorderen en het leefklimaat zo min mogelijk schade te berokkenen. Verder wordt het grootste deel van de totale CO₂-uitstoot veroorzaakt in de steden. Duurzame urbanisatie moet dus integraal worden opgepakt en passen binnen het EU-beleid (EU 2020-programma).

Sedert een 20-tal jaren zien we een heropleving van de steden, o.m. door een gunstige economische conjunctuur: nieuwe bewoners, toename van het aantal studenten, werknemers, bezoekers, nieuwe ondernemingen, en in de meeste steden, een nieuw gemoderniseerd en geprofessionaliseerd bestuur en administratie maar ook grote investeringen in het openbaar domein van de stadscentra, culturele centra, sociale projecten en onderwijs. Steden zijn hele boeiende plaatsen in onze samenleving, waar heel veel gebeurt, ideeën en trends ontstaan, beslissingen worden genomen, mensen elkaar ontmoeten. De stad fascineert, maar stoot tegelijkertijd nog te veel af. Er zijn tal van conflicten, er zijn huisvestingsproblemen, er zijn spanningen tussen bevolkingsgroepen (jong, oud, autochtoon – allochtoon, rijk – arm), grote tewerkstelling en hoge werkloosheid komen samen in een stad voor, oude stadswijken en erfgoed vs. nieuwe ontwikkelingen, verminderde verkeersleefbaarheid, individualisering vs. samenleven.

Le Comité de ministres a pris connaissance de la recommandation de votre Conseil demandant plus spécifiquement aux gouvernements de poursuivre leurs efforts afin de développer une politique cohérente en matière d'urbanisation durable.

Les gouvernements reconnaissent la recommandation formulée par votre Conseil.

L'importance des villes pour le Développement durable

Chaque commune concrétise à sa manière la promotion des transports en commun, l'utilisation de technologies éco-efficaces dans le secteur de la construction et d'autres possibilités afin de soutenir la durabilité et de porter aussi peu que possible préjudice au cadre de vie. Cependant, on peut constater que la majeure partie des émissions totales de CO₂ est générée dans les villes. L'urbanisation durable doit donc faire l'objet d'une approche intégrée et s'inscrire dans le cadre de la politique européenne (programme 2020 de l'Union européenne).

Nous assistons depuis une vingtaine d'années à une renaissance des villes due entre autres à une conjoncture favorable: de nouveaux habitants, une augmentation du nombre d'étudiants, de travailleurs et de visiteurs, de nouvelles entreprises et, dans le plupart des villes, une nouvelle administration modernisée et professionnalisée, mais aussi d'importants investissements dans le secteur public des centres villes, des centres culturels, des projets sociaux et de l'enseignement. Les villes sont des lieux passionnants dans notre société, beaucoup de choses s'y passent, des idées et des tendances y voient le jour, des décisions sont prises, des gens se rencontrent. La ville fascine mais continue aussi trop à repousser. Il y a de nombreux conflits, des problèmes de logement, des tensions entre groupes sociaux (jeunes – âgés, autochtones – allochtones, riches – pauvres), de nombreux emplois et un chômage plus élevé qui se côtoient, de vieux quartiers et du patrimoine mais aussi de nouveaux développements, une qualité moindre de l'environnement routier, l'individualisation en même temps que la vie en société.

Op deze uitdagingen, met deze dualiteiten, waar onze steden als ruimtelijke knooppunten van onze samenleving voor staan, een antwoord trachten te formuleren, kan via een stedenbeleid.

Het stedenbeleid gaat niet alleen uit van de problemen van een stad maar speelt ook in op de kansen van een stad.

Het stedenbeleid gaat uit van een visie op lange termijn. De beslissingen van vandaag bepalen hoe de stad er morgen en de komende jaren zal uitzien.

Benelux-samenwerking inzake stedelijk beleid

Het is uw Raad niet ontgaan dat samenwerking tussen steden de laatste jaren sterk aangemoedigd wordt. Zo ontstond in 2009 in Benelux-kader het project Urbiscoop waar centrale overheden en verschillende steden, afhankelijk van het thema, samenwerken rond bepaalde onderwerpen. Meer informatie over Urbiscoop vindt u terug op de website www.benelux.int.

In het kader van Urbiscoop wordt voor 2012 specifiek ingezet op het thema van de energie efficiëntie en CO₂-reductie van en in steden van de Benelux.

Gebouwen hebben een levensduur van meerdere decennia, waardoor een flink deel van het aanbod in steden lage energiestandaards heeft. Daarbij wordt per jaar slechts 1 tot 3 % van de huisvoorraad gerenoveerd; wanneer het potentieel aan besparingen in bestaande bouw gerealiseerd wil worden, is er actief beleid nodig om dit te stimuleren.

De inzet van de steden binnen de Benelux is daarbij van centraal belang. Er zijn momenteel al veel oplossingen beschikbaar om energie-efficiëntie te vergroten en uitstoot te beperken:

- isoleren van huizen (vloeren, muren, daken, beglazing);
- toepassen van innovatieve bouwmaterialen;

Une politique urbaine peut aider à essayer de répondre à ces défis auxquels nos villes, en tant que carrefours de notre société, sont confrontées.

La politique urbaine ne se concentre pas uniquement sur les problèmes, mais tient aussi compte des opportunités présentes dans une ville.

La politique urbaine se base sur une vision à long terme. Les décisions d'aujourd'hui façonnent le visage de la ville de demain et des années à venir.

La coopération Benelux en matière de Politique urbaine

Il n'a pas échappé à votre Conseil que la coopération entre les villes est fortement encouragée ces dernières années. C'est ainsi qu'en 2009, le projet "urbiscoop" a vu le jour dans le cadre du Benelux permettant aux autorités centrales et à différentes villes de coopérer sur certains sujets en fonction du thème. Si vous souhaitez davantage d'informations sur urbiscoop, veuillez consulter le site Web: www.benelux.int.

Dans le cadre de ce projet Urbiscoop, la *priorité* en 2012 est spécifiquement mise sur le thème de l'efficacité énergétique et de la réduction des émissions de CO₂ des et dans les villes du Benelux.

Les bâtiments ont une durée de vie de plusieurs décennies, raison pour laquelle une grande partie de l'offre dans les villes a des standards très peu élevés en matière d'énergie. Seulement 1 à 3 % des maisons sont rénovées chaque année; une politique active est nécessaire pour stimuler la réalisation des économies possibles dans les constructions existantes.

L'engagement des villes du Benelux est essentiel dans ce domaine. De nombreuses solutions sont actuellement déjà possibles afin d'accroître l'efficacité énergétique et de limiter les émissions:

- isoler les maisons (sols, murs, toits, vitrage);
- utiliser des matériaux de construction innovants;

- gebruik van energiezuinige apparaten en installaties (verwarming / koeling, lampen, A-label producten);
- zelf opwekken van energie door bijvoorbeeld zonnepanelen;
- aanleggen van zogeheten Smart Grids.

In de praktijk worden deze oplossingen nog niet op grote schaal toegepast. Een belangrijke reden hiervoor is dat mensen zich niet bewust zijn van de voordelen die zijzelf kunnen behalen en dat, terwijl stijgende energielasten een belangrijk deel vormen van de totale woonlasten. Daarnaast gaat het om als “ingewikkeld” ervaren ingrepen die bijna altijd om een (soms omvangrijke) up front investering vragen. Naast het verkennen van technische voorbeelden die al kunnen worden toegepast is daarom ook de mate waarin individuele bewoners participeren in energiemaatregelen van belang, en de manieren waarop betrokkenheid kan worden gestimuleerd (bijvoorbeeld door bewustwording, interactieve informatievoorziening, stimuleren van actiebereidheid en aanbieden van subsidies).

Een andere reden waardoor het oppakken van energie-efficiëntie nog niet soepel verloopt is dat energiebesparende renovaties nieuwe competenties vraagt van lokale aannemers en installatiebedrijven: meer integrale benadering, combinatie van vakgebieden, financiële expertise. Ook nieuwe partijen kunnen zich op dit veld ontplooiën (bijvoorbeeld in regiesfeer, energiediensten). Dit biedt echter ook kansen aan steden: een kans om bedrijvigheid te diversifiëren en nieuwe vaardigheden te stimuleren. Zo kan energie-efficiëntie zowel een economische, sociale als duurzame invloed hebben.

Wanneer er gesproken wordt van steden, zullen partnerschappen van grote betekenis zijn om energie-efficiëntie en de reductie van CO₂-uitstoot te kunnen bewerkstelligen. Publieke instellingen, private ondernemingen, NGO's, de burgermaatschappij en kennisinstellingen hebben elk een onmisbare inbreng in dit proces: energie-efficiëntie zal worden benaderd als een multilevel governance vraagstuk.

- utiliser des appareils et des installations consommant peu d'énergie (chauffage/système de refroidissement, lampes, produits label A)
- produire soi-même de l'énergie grâce par exemple à des panneaux solaires;
- installer des “réseaux intelligents” (Smart Grids).

Dans la pratique, ces solutions ne sont pas encore appliquées à grande échelle. Une des raisons principales en est que les gens ne sont pas conscients des avantages que présentent ces solutions pour eux – et ce alors que les coûts en hausse de l'énergie représentent une partie importante des charges d'habitation totales. Ces travaux sont en outre considérés comme “compliqués” et requièrent presque toujours un investissement préalable (parfois considérable). C'est la raison pour laquelle, outre la recherche d'exemples techniques pouvant déjà être appliqués, le degré de participation des habitants aux mesures en matière d'énergie est essentiel ainsi que les manières de stimuler l'implication (par exemple par une conscientisation, une information interactive, une stimulation de la capacité d'agir et l'allocation de subventions).

Une autre raison pour laquelle la promotion de l'efficacité énergétique reste malaisée est que les rénovations visant à consommer moins d'énergie requièrent de nouvelles compétences des entrepreneurs locaux et des entreprises d'installation: une approche plus intégrée, la combinaison de spécialités, d'expertise financière. De nouvelles parties peuvent également se déployer sur ce terrain (du domaine de la régie ou des services de l'énergie). Cet aspect offre aussi des opportunités aux villes, comme diversifier les activités et stimuler de nouvelles compétences. L'efficacité énergétique peut ainsi avoir une influence économique, sociale et durable.

Quand il est question de villes, les partenariats sont d'une grande importance en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de CO₂. Les institutions publiques, les entreprises privées, les ONG, la société civile et les centres de connaissance, ont tous un rôle indispensable à jouer dans ce processus: l'efficacité énergétique sera abordée comme une question de gouvernance multi-niveaux.

De manieren waarop energie-efficiëntie kan worden gestimuleerd, verschillen per lokale context, en hebben te maken met de doelgroepen in een gemeente. Zo kunnen er binnen een stad grootschalige (sociale) verhuurders actief zijn, kan er sprake zijn van hoofdzakelijk bewoner-eigenaars of van kleinschalige verhuur.

In maart 2011 heeft de Europese Commissie een nieuw “*Energy Efficiency Action Plan*” gepubliceerd, omdat zonder extra inzet de “20-20-20” doelstellingen niet zullen worden gehaald. Daarnaast is in juni 2011 een nieuw ontwerp van richtlijn gepubliceerd over energie-efficiëntie, dat voorstelt bepaalde elementen uit het Action Plan tot bindende maatregelen te verheffen: bijvoorbeeld de voorbeeldfunctie van de publieke sector, slimme meters en energie-audits. Daarnaast is de Europese richtlijn “*On the energy performance of buildings*” ook een document van centraal belang.

De genoemde documenten geven de hoofdlijnen van het beleid op Europees niveau aan maar moeten op nationaal niveau verder worden geïmplementeerd. Er is dus ruimte voor specifieke nationale, regionale en lokale initiatieven. Het is echter van belang om het wiel niet opnieuw op allerlei plekken tegelijkertijd uit te vinden, en een overzicht van de belangrijkste bestaande netwerken en de doelen die zij nastreven is een belangrijk startpunt van dit project.

Het Benelux-initiatief betekent geen doublure met de bestaande initiatieven. De belangrijkste meerwaarde van deze Benelux-benadering is gelegen in “de toets van de praktijk”. Het doel van het project is te zoeken naar goede en leerzame aanpakken en beleidsvoorbeelden die direct in de stedelijke praktijk kunnen worden toegepast, of als concrete inspiratie kunnen dienen.

Daarnaast is al eerder opgemerkt dat energie-efficiëntie en CO₂-reductie expliciet als governance vraagstukken zullen worden benaderd. De hieraan verbonden uitdagingen worden naar verwachting in belangrijke mate gedeeld door de steden in de Benelux vanwege een min of meer vergelijkbare geografische en bestuurlijke context.

Les façons d’encourager l’efficacité énergétique varient en fonction du contexte local et sont liées aux groupes-cibles présents dans une commune. C’est ainsi que dans une ville il peut être question de location (sociale) à grande échelle, d’une majorité d’habitants propriétaires ou de location à petite échelle.

En mars 2011, la Commission européenne a publié un nouveau “*Energy Efficiency Action Plan*” (Plan pour l’efficacité énergétique) car sans un engagement supplémentaire, les objectifs “20-20-20” ne seront pas réalisés. Par ailleurs, un nouveau projet de directive sur l’efficacité énergétique a été publié en juin 2011: il propose de rendre contraignants certains éléments du Plan d’Action, par exemple la fonction d’exemple du secteur public, les systèmes intelligents de mesure et les audits énergétiques. En outre, la directive européenne “*On the energy performance of buildings*” (sur la performance énergétique des bâtiments) est également un document fondamental.

Les documents cités indiquent les lignes principales de la politique menée au niveau Européen mais doivent encore être mis en œuvre au niveau national. Il y a donc de la marge pour des initiatives spécifiques nationales, régionales et locales. Cependant, il ne faut pas réinventer la roue dans tout un ensemble d’endroits en même temps et un aperçu des principaux réseaux existants et des objectifs qu’ils poursuivent constitue un point de départ important pour ce projet.

L’initiative Benelux ne fait pas double emploi avec les initiatives existantes. La principale valeur ajoutée de cette approche Benelux s’observera dans le “test de la pratique”. Le projet a pour objectif de chercher des approches efficaces et instructives ainsi que des exemples de politiques qui puissent être appliqués directement dans la pratique dans les villes ou servir de source d’inspiration concrète.

Par ailleurs, comme mentionné ci-dessus, l’efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂ seront explicitement considérées comme une problématique de la gouvernance. Les défis qui y sont liés devraient être en grande partie partagés par les villes du Benelux en raison de contextes géographique et administratif plus ou moins comparables.

Enkele belangrijke initiatieven door de landen en gewesten van de Benelux

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Architectuur en in het bijzonder stedenbouw zijn enkele concretere beleidsinstrumenten die een antwoord kunnen bieden op de grote uitdagingen waarvoor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest thans staat.

In dat licht vond in 2010 de tentoonstelling *Bouwen voor Brussel* plaats. Tijdens deze tentoonstelling werd nagegaan hoe architectuur en stedenbouw een antwoord kunnen bieden op vijf maatschappelijke uitdagingen van Brussel: bevolkingsgroei, behoefte aan publieke voorzieningen, mobiliteit, lokale bedrijvigheid stimuleren, nieuwe wijken ontwikkelen.

Over deze vijf uitdagingen werden rondetafels met lokale en internationale deskundigen georganiseerd om te onderzoeken hoe andere Europese steden een antwoord konden bieden op deze uitdagingen en hoe het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarmee zijn voordeel zou kunnen doen. In de loop van 2011 werd een tentoonstellingscatalogus alsook een verslag van de rondetafelgesprekken gepubliceerd.

Wallonië

Met de publicatie van het maatgevend document "*Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle*" wil Wallonië de keuzes op het gebied van ruimtelijke ordening, zoals vervat in de Regionale Beleidsverklaring 2009-2014, operationeel maken. Van een wetmatige stedenbouw naar een dynamiek van projecten, de burger en de kleine, middelgrote en grote stad weer bijeenbrengen door hem bewust te maken van de troeven van de stad, de kijk op dingen veranderen door voorbeelden van good practices aan te reiken, tools aanschaffen die beter geschikt zijn om het gebied te beheren; dit zijn enkele eerste aanzetten om anders te wonen in het Wallonië van morgen.

Quelques initiatives importantes prises par les pays et régions du Benelux

La Région de Bruxelles-Capitale

L'architecture et plus particulièrement l'urbanisme constituent quelques-uns des instruments politiques les plus concrets pour apporter des réponses aux grands défis qui se posent dès aujourd'hui à la région de Bruxelles-Capitale.

Dans cet esprit, en 2010, une exposition *Construire Bruxelles* a eu lieu. Celle-ci a été l'occasion, à travers cinq défis de société pour Bruxelles, d'examiner comment l'architecture et l'urbanisme pouvaient apporter une réponse à ces défis que sont: le défi démographique, le besoin en infrastructures publiques, la mobilité, le soutien à l'activité économique locale, le développement de nouveaux quartiers.

Des tables rondes ont été organisées sur ces cinq défis en présence d'experts locaux et internationaux afin d'analyser comment notamment les autres villes européennes ont pu répondre à ces défis et comment la région de Bruxelles-Capitale pourrait s'en inspirer. Un catalogue de l'exposition ainsi qu'un compte rendu des tables ont été publiés dans le courant de l'année 2011.

La Wallonie

En publiant le référentiel "*Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle*", la Wallonie vise à rendre opérationnelles les options d'aménagement du territoire contenues dans la Déclaration de Politique régionale 2009-2014. Passer d'un urbanisme de lois à une dynamique de projets, réconcilier le citoyen avec la ville, petite, moyenne et grande, en le sensibilisant à ses atouts, changer les regards en donnant des exemples de bonnes pratiques, se doter d'outils mieux adaptés pour gérer le territoire, ce sont quelques unes des premières pistes pour, demain, habiter autrement en Wallonie.

Vlaanderen

Een overzicht over het Vlaams stedenbeleid is terug te vinden op de website www.thuisindestad.be

- Het ruimtelijk structuurplan (c.q. ruimtelijk beleidsplan) is de basis om maatschappelijke vraagstukken in en rond de steden stadsregionaal en gebiedsgericht aan te pakken. Door de geplande ruimtemonitor zal de Vlaamse overheid permanent over een actueel overzicht van de uitvoeringsstatus van de ruimtebalans beschikken. Ook het grond- en pandenbeleidsplan en de uitbreiding van de werking van de Vlaamse Grondenbank zorgen voor een goede basis om het ruimtelijk stedelijk gebiedsbeleid verder te ontwikkelen. Het nieuwe RSV 2020-2050 (“beleidsplan ruimte Vlaanderen”) zal een verbeterde basis vormen voor het gebiedsgericht beleid in Vlaanderen.

- Uit de studie over “nabijheid en tevredenheid van voorzieningen” in het kader van de studiedag ‘de stad maakt het verschil’ (2010) bleek dat de tevredenheid van mensen over hun buurt steeg naarmate er openbaar buurtgroen op wandelafstand aanwezig is. “Buurtgroen” staat niet enkel voor parken, maar ook voor kleinere groenelementen of bijvoorbeeld verticaal groen. Het Vlaams sleutelproject “groen in en om de Stad” en het desbetreffende actieplan worden mee opgevolgd. Ook de sleutelprojecten “structurele ondersteuning van de transitnetwerken Duurzaam Wonen en Bouwen (DuWoBo)” en “proefprojecten duurzame wijken” dragen bij tot een integrale vergroening.

- Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: voorrang voor voetgangers (Stappers), fietsers (Trappers) en collectief vervoer (Openbaar vervoer). Pas daarna komt privévervoer. Steden lenen zich hiertoe omwille van de nabijheid en de hoge concentratie aan potentiële openbaarvervoergebruikers. Steden die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en beter bereikbaar.

- Om verkeersstromen te kunnen beheersen, is de afstemming van ruimte en mobiliteit immers

La Flandre

Vous trouverez un aperçu de la politique urbaine flamande sur le site web www.thuisindestad.be

- Le plan d'aménagement territorial (dans ce cas-ci un plan de politique spatiale) constitue la base pour s'attaquer à des problématiques sociales dans et autour des villes selon une approche territoriale et axée sur les régions urbaines. Grâce au “moniteur spatial “prévu, les autorités flamandes disposeront en permanence d'un aperçu à jour de l'état d'avancement du bilan spatial. Le plan stratégique du sol et des immeubles ainsi que l'élargissement du champ d'action de la “Banque foncière flamande” forment une bonne base afin de poursuivre le développement de la politique territoriale urbaine. Le nouveau schéma directeur pour la Flandre, RSV 2020-2050 (“plan stratégique pour l'aménagement du territoire en Flandre”) offrira une base améliorée pour la politique territoriale en Flandre.

- L'étude relative à “la proximité et la satisfaction des aménagements” dans le cadre de la journée d'étude “la ville fait la différence” (2010) a fait ressortir que la satisfaction des personnes par rapport à leur environnement augmentait si un “*Buurtgroen*” (espace public vert) était accessible à pied. “*Buurtgroen*” ne désigne pas seulement les parcs mais aussi de plus petits éléments verts ou par exemple des éléments verts verticaux. Le projet clé flamand “les espaces verts dans et autour de la ville” et le plan d'action s'y rapportant font également l'objet d'un suivi. Les projets clés “Appui structurel des réseaux de transit, vivre et construire durablement” ainsi que les “projets pilotes pour des quartiers durables” contribuent à l'écologisation intégrée.

- Une politique de la mobilité durable n'est pas une politique qui s'oppose aux voitures, mais qui part du principe STOP: priorité pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun. Le transport privé ne vient qu'ensuite. Les villes s'y prêtent en raison de la proximité et de la concentration élevée d'usagers potentiels des transports en commun. Les villes qui construisent leur politique de la mobilité sur ce principe deviennent plus agréables à vivre, plus sûres et plus accessibles.

- Une coordination entre les volets espace et mobilité est cruciale pour pouvoir maîtriser les flux

cruciaal. Zeker met het oog op het doel op langere termijn: een stedelijk netwerk met autoluwe kernen, verbonden door het openbaar vervoer en fietsnetwerken.

- Kwaliteitsvol sociaal wonen: de kwaliteitsnormen voor nieuwe sociale woningen liggen hoog. Het is prioritair dat ook de bestaande, vaak oude sociale huurwoningen ook kwalitatief in orde worden gebracht. Tegen 2020 moet iedere woning voorzien worden van dakisolatie, dubbele beglazing en een rendabel verwarmingssysteem.

- Woningkwaliteit op de private markt wordt gestimuleerd, genormeerd en indien nodig wordt er gesanctioneerd. Zo worden renovatiepremies ingezet om eigenaar-bewoners en eigenaars die een woning verhuren aan een sociaal verhuurkantoor te stimuleren hun woningen kwalitatief te verbeteren. De verschillende premies worden verder op elkaar afgestemd.

Alle woningen in Vlaanderen moeten aan de minimum kwaliteitsnormen voldoen. Ze worden geacht veilig en gezond te zijn en te beschikken over basiscomfort.

Het huidige instrumentarium voor de woonkwaliteitsbewaking steunt op de eerste plaats op twee sanctionerende pijlers: de administratieve procedure ongeschikt- of onbewoonbaarverklaring en de strafrechtelijke handhaving van de woonkwaliteitsnorm voor verhuurde woningen.

Steden die al jaren investeren in de uitbouw van een woningkwaliteitsbeleid, zullen aangemoedigd worden deze goede praktijk verder te zetten. Uitgangspunt is een zo efficiënt mogelijke samenwerking tussen de steden en het Vlaams Gewest.

- De materialen en technieken om degelijk en doorgedreven te isoleren zijn reeds voorhanden. Deze worden echter niet voldoende geïmplementeerd, of niet voldoende kwalitatief uitgevoerd. In het huidige Vlaamse energiebeleid worden hieromtrent een aantal aandachtspunten geformuleerd.

de véhicules, surtout en vue d'atteindre l'objectif à plus long terme: un réseau urbain avec des zones où la circulation est limitée, en connexion avec les transports en commun et des réseaux de pistes cyclables.

- Un habitat social de qualité: les normes de qualité pour les nouveaux logements sociaux sont élevées. Le respect des normes qualitatives dans les logements sociaux en location existants et souvent anciens doit aussi être une priorité. D'ici 2020, chaque logement doit avoir une isolation du toit, des doubles vitrages et un système de chauffage rentable.

- La qualité des habitations sur le marché privé est stimulée, normalisée et des sanctions sont appliquées si nécessaire. Des primes à la rénovation sont ainsi octroyées pour encourager les habitants propriétaires qui louent un logement à une agence immobilière sociale à améliorer la qualité de leurs logements. Les différentes primes sont rendues concordantes entre elles.

Tous les logements en Flandre doivent répondre aux normes minimales de qualité. Ils sont supposés être sûrs, sains et disposer d'un confort de base.

Les instruments actuels pour la surveillance de la qualité des habitations se basent avant tout sur deux piliers de sanctions: la procédure administrative via la déclaration de logement impropre ou inhabitable et la protection sur le plan pénal de la norme de qualité d'habitation pour les logements loués.

Les villes qui investissent depuis des années dans l'élaboration d'une politique de qualité des logements seront encouragées à poursuivre cette bonne pratique. Le point de départ est d'avoir une coopération aussi efficace que possible entre les villes et la Région flamande.

- Les matériaux et techniques permettant une isolation correcte et poussée sont déjà disponibles. Malheureusement ils ne sont pas suffisamment utilisés ou sont mis en œuvre mais avec une qualité insuffisante. En Flandre, la politique de l'énergie actuelle formule une série de points d'attention à cet égard.

- Via het “*European Economic Recovery Plan EERP*” wordt er actie ondernomen waarbij de vijf Vlaamse steden, die de “*Convenant of Mayors*” hebben ondertekend samen met het regionale niveau (o.a. het Vlaams energieagentschap) een project zullen indienen. Dit project zal bestaan uit verschillende lokale projecten. Zo wordt de overdracht van kennis tussen de plaatselijke en gewestelijke actoren aangemoedigd.

- In uitvoering van artikel 9 van de Europese richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen (recast EPBD) dient een actieplan te worden opgesteld om een toename van het aantal bijna-energie neutrale gebouwen te realiseren. Dit actieplan dient financiële of andere maatregelen (= acties) te bevatten die de realisatie van bijna-energie neutrale gebouwen bevorderen. In Vlaanderen werd dit actieplan in 2011 afgewerkt in overleg met de stakeholders (o.a. beroepsfederaties, kennisinstellingen, overheden, ...).

De recast EPBD bepaalt eveneens dat vanaf 2020 alle nieuwe gebouwen bijna-energie neutrale gebouwen dienen te zijn. Voor overheidsgebouwen geldt deze verplichting vanaf 2019.

Nederland

In Nederland heeft de Rijksoverheid een aantal relevante convenanten gesloten met maatschappelijke partijen.

- De convenanten energiebesparing gebouwde omgeving: Meer met Minder (bestaande gebouwen), Lente-akkoord (nieuwe gebouwen) en Convenant sociale verhuur (sociale verhuur). De centrale punten in deze convenanten zijn:

- Grootschalige aanpak in de bestaande voorraad: Blok-voor-Blok;
- Stimulering introductie slimme meters;
- Stimulering toepassing energielabel;
- Ontwikkeling nieuwe financiële instrumenten;

- Via le “*European Economic Recovery Plan EERP*” (plan européen pour la relance économique), des actions sont entreprises dans le cadre desquelles les cinq villes flamandes ayant signé le “*Convenant of Mayors*” vont introduire un projet en collaboration avec le niveau régional (entre autres l’agence flamande de l’énergie). Ce projet sera composé de divers projets locaux afin d’encourager l’échange de connaissances entre les acteurs locaux et régionaux.

- En application de l’article 9 de la directive européenne 2010/31/EU sur la performance énergétique des bâtiments (refonte), un plan d’action doit être établi afin d’augmenter le nombre de bâtiments ayant une consommation d’énergie quasiment neutre. Ce plan d’action doit contenir des mesures, financières ou autres (= actions) qui promeuvent la réalisation de tels bâtiments. En Flandre, ce plan d’action a été finalisé en 2011 en concertation avec les parties prenantes (entre autres les fédérations de métiers, les institutions de connaissance, les autorités,...).

La refonte de la directive sur la performance énergétique des bâtiments stipule également qu’à partir de 2020, tous les nouveaux bâtiments devront avoir une consommation énergétique quasiment neutre. Pour les bâtiments administratifs, cette obligation sera d’application à partir de 2019.

Les Pays-Bas

Aux Pays-Bas, l’État a conclu un ensemble de conventions importantes avec plusieurs groupes de la société civile.

- Les conventions d’économie d’énergie dans l’environnement bâti: *Meer met Minder (Plus avec moins*, bâtiments existants), *Accord de printemps* (nouveaux bâtiments) et la *Convention pour la location sociale* (location sociale). Les points principaux de ces conventions sont:

- Une approche à grande échelle dans le stock existant: *Blok-voor-Blok* (bloc par bloc);
 - Incitation par l’introduction de compteurs intelligents;
 - Incitation à l’application du label énergie;
 - Développement de nouveaux instruments financiers;

- Stimulering toepassing woonlastenwaarborg bij verhuur;
- Kwaliteitsborging, met name binnenmilieu (Bouwtransparant);
- Stimulering innovatie energieneutrale renovatie en nieuwbouw;
- Voorbeeldfunctie publieke gebouwen.

• *Klimaatagenda 2011-2014 met daarin afspraken over lokaal klimaatbeleid.* Dit convenant is ondertekend door de staatssecretaris voor Milieu en de 7 zogeheten klimaatambassadeurs. Gemeenten en provincies bepalen zelf of zij ook willen mede-ondertekenen.

• *Green Deal: afspraken op projectniveau door de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Milieu over onder meer projecten met energiebesparing in de gebouwde omgeving.* Voorbeelden zijn: diverse projecten met duurzame warmtelevering, grootschalige aanpak bestaande gebouwen, energieneutrale nieuwbouw vanaf 2015, introductie van energiediensten, nieuwe aanpak energiebesparing in zorggebouwen. Ook zijn er initiatieven met duurzame mobiliteit, energiebesparing in de industrie en duurzame opwekking (met name biomassa).

Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie faciliteert de zogeheten topteams waaronder het Topteam Energie. In deze topteams ontwikkelen de rijksoverheid, het bedrijfsleven en de kennisinstututen nieuwe initiatieven voor technologische ontwikkeling die zowel een bijdrage leveren aan een duurzame samenleving als een impuls zijn voor het Nederlandse bedrijfsleven. Een van de subthema's in het topteam Energie is de Innovatietafel Gebouwde Omgeving. Er zijn ook initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit, duurzame opwekking (PV, biomassa) enzovoort.

- Incitation à l'application de la garantie sur les charges d'habitation lors de la location;
- Garantie de la qualité, notamment pour l'environnement intérieur (Bouwtransparant);
- Incitation à l'innovation en matière de rénovations neutres du point de vue énergétique et de constructions nouvelles;
- Fonction d'exemple des bâtiments publics.

• *Agenda pour le climat 2011-2014 comportant des accords sur la politique climatique locale.* Cette convention est signée par le secrétaire d'État pour l'environnement et les 7 ambassadeurs du climat. Les communes et les provinces déterminent elles-mêmes si elles veulent cosigner.

• *Green Deal: Accords sur des projets par le ministre des Affaires économiques de l'Agriculture et de l'Innovation, le ministre de l'Intérieur et des Relations du Royaume et le secrétaire d'État pour l'environnement, notamment sur les économies d'énergie dans l'environnement bâti.* Des exemples sont: plusieurs projets de livraison durable de chaleur, une approche à grande échelle des bâtiments existants, de nouvelles constructions énergétiquement neutres à partir de 2015, l'introduction de services de l'énergie, une nouvelle approche de l'économie d'énergie dans les bâtiments de soins. Des initiatives ont également été lancées en matière de mobilité durable, d'économies d'énergie et de production durable d'énergie (notamment la biomasse).

Le Ministère des affaires économiques, de l'Agriculture et de l'Innovation accueille ce qu'il appelle des *topteams* dont le *topteam* Energie. Dans ces *topteams*, l'État, l'industrie et les instituts de connaissance développent de nouvelles initiatives pour le développement technologique qui peut à la fois livrer une contribution à une société durable et une impulsion à l'industrie néerlandaise. Un des thèmes dérivés au sein du *topteam* Energie est la table d'innovation *Gebouwde Omgeving* (environnement bâti). Des initiatives ont également été prises dans le domaine de la mobilité durable, de la production durable d'énergie (photovoltaïque, biomasse) etc.

De lokale en regionale overheden hebben hun eigen ambities op dit gebied. Er zijn diverse gemeenten en provincies met vergaande ambities in klimaatbeleid. Voorbeelden zijn Amsterdam, Rotterdam, Tilburg, Apeldoorn, Den Haag, Zuid-Holland, Noord-Brabant, de drie Noordelijke Provincies en Overijssel.

Naast de ambitie voor klimaatneutraliteit is bij gemeenten het onderwerp “energiearmoede” een thema dat steeds belangrijker wordt. In de praktijk komen steeds meer huishoudens in de problemen door stijgende energiekosten en het aantal gedwongen afsluitingen van energie groeit. Gemeenten proberen dit tij te keren (o.a. Amsterdam, Rotterdam).

Ook zelfopwekking is op lokaal en regionaal niveau een thema dat in ieder geval veel aandacht vangt. In omvang van concrete projecten is het nog wel marginaal.

Luxemburg

De uitdagingen rond klimaatverandering vergen door hun omvang een gecoördineerd optreden van alle partijen in het maatschappelijk verkeer, teneinde met name de doelstelling te bereiken die in het Europese klimaat- en energiepakket werd vastgelegd, nl. een reductie van de CO₂-uitstoot met 20 % tegen 2020. Daartoe heeft de regering in 2010 een partnerschap voor milieu en klimaat opgezet dat is opgevat als een open proces waarin vertegenwoordigers van alle milieu- en klimaatorganisaties en van belangenverenigingen, gemeenten, beroepsverenigingen en heel wat andere instellingen participeren. In de verschillende werkgroepen, waarin thema's zoals wonen, mobiliteit, ecotechnologie en onderzoek of nog biodiversiteit aan bod kwamen, konden maatregelen worden vastgesteld die in een tweede nationale actieplan klimaatbescherming zullen worden verankerd. Bij wijze van voorbeeld volgen hieronder de prioritaire maatregelen die met betrekking tot bouwen, wonen en stedelijke ontwikkeling werden vastgesteld:

Aanpassing van de financiële steunregelingen voor nieuwe woningen met een hoge energieprestatie en voor de energiesanering van gebouwen,

Les autorités locales et régionales ont leurs propres ambitions en la matière. Plusieurs communes et provinces ont des ambitions poussées en ce qui concerne la politique climatique. Des exemples en sont Amsterdam, Rotterdam, Tilburg, Apeldoorn, La Haye, la Hollande-Méridionale, le Brabant-Septentrional, les trois provinces du Nord et l'Overijssel.

Outre l'ambition de neutralité climatique, les communes s'intéressent de plus en plus au thème de la 'précarité énergétique'. Les coûts croissants de l'énergie posent des problèmes à de plus en plus de ménages et le nombre de coupures forcées de l'énergie est croissant. Les communes tentent de renverser cette tendance (notamment Amsterdam et Rotterdam).

L'autoproduction est, au niveau local, un thème qui reçoit dans tous les cas beaucoup d'attention. Les projets concrets n'ont encore qu'une ampleur marginale.

Luxembourg

L'ampleur des défis en matière de changement climatique rend nécessaire une action coordonnée de tous les acteurs de la vie publique, afin d'atteindre notamment l'objectif fixé dans le paquet européen du climat et de l'énergie, à savoir une réduction des émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020. Pour ce faire, le Gouvernement a lancé en 2010 un partenariat pour l'environnement et le climat, qui s'entend comme un processus ouvert dans lequel les représentants de toutes les organisations de protection de l'environnement et du climat, des syndicats, des communes, des chambres professionnelles et de bien d'autres institutions participent. Au sein des différents groupes de travail, abordant des thématiques telles que le logement, la mobilité, les écotechnologies et la recherche ou encore la biodiversité, il a été possible de définir des mesures qui seront ancrées dans un second plan d'action national de protection du climat. Voici à titre d'exemple, les mesures prioritaires retenues dans le domaine du bâtiment, logement et développement urbain:

Adaptation des régimes d'aides financières pour les nouvelles maisons à performance énergétique élevée ainsi que pour l'assainissement énergétique

zoals bijv. de invoering van de ecolening tegen 0 % voor gezinnen met een zeer laag inkomen;

Standaardisering van de verordeningen inzake gemeentelijke gebouwen en relatie met de criteria op het gebied van duurzame ontwikkeling;

Bewustmaking van de doelstellingen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling op alle niveaus, bijv. burgerparticipatie bij de opstelling van algemene plannen van aanleg, gerichte uitvoering van het Charter van Leipzig, toepassing van de “*Nachhaltigkeits-check*” op concrete projecten.

Naast het partnerschap voor milieu en klimaat heeft de regering de totstandbrenging van een klimaatpact tussen de centrale overheid en de gemeenten op het vlak van het tegengaan van klimaatopwarming als prioriteit vastgesteld, teneinde de gemeenten een wetgevend, technisch en financieel referentiekader te bieden om hun gerichte optreden bij de aanpak van klimaatopwarming te vergemakkelijken. Op dit terrein vormen gemeenten immers onontbeerlijke partners voor de rijksoverheid. Met een klimaatpact waarmee lokale en regionale acties als aanvulling op landelijke maatregelen worden gestimuleerd, kan op termijn een efficiënter beleid op het gebied van klimaatbescherming worden gevoerd. De bedoeling is dat elke gemeente die aan het klimaatpact deelneemt, zich ertoe verbindt een kwaliteitsmanagementsysteem, het “*European Energy Award*” (eea), dat naar de Luxemburgse situatie zal worden vertaald, te implementeren, in ruil voor financiële overheidssteun. Deze verbintenis zal worden vastgelegd in een convenant tussen centrale overheid en gemeente.

Inzake mobiliteit streeft de Luxemburgse regering naar een modal split van 25 % ten voordele van zachte mobiliteit en 19 % ten voordele van het openbaar vervoer, d.w.z. dat 25 % van de verplaatsingen plaatsvindt door middel van zachte mobiliteit (lopen, fietsen, ..), 19 % met behulp van het openbaar vervoer (trein, bus, ...) en 56 % met behulp van de personenauto. Om deze uitdaging aan te gaan, werkt de regering momenteel aan een integrale strategie ten behoeve van duurzame mobiliteit (MoDu) voor inwoners en grensarbeiders, teneinde in te spelen op de vervoersmobiliteitsbehoeften en concurrentie te vermijden. Deze strategie verschaft

des bâtiments, tel que par exemple, introduction de l'éco-prêt à taux zéro pour les ménages à très faible revenu;

Standardisation des règlements sur les bâtisses communales et lien avec les critères de développement durable;

Sensibilisation aux objectifs d'un développement urbain durable à tous les niveaux, par exemple, participation des citoyens lors de l'élaboration des PAG, mise en œuvre ciblée de la charte de Leipzig, application du “*Nachhaltigkeits-check*” à des projets concrets.

En parallèle au partenariat pour l'environnement et le climat, le Gouvernement a retenu comme priorité la mise en place d'un pacte climat entre l'État et les communes dans le domaine de la lutte contre le réchauffement climatique, afin d'offrir aux communes un cadre de référence législatif, technique et financier pour faciliter leur intervention ciblée dans la lutte contre le changement climatique. En effet, les communes sont des partenaires essentiels de l'État dans ce domaine. Un pacte climat stimulant des actions locales et régionales, en complément aux mesures prises au niveau national, permettra d'aboutir à une politique de protection du climat plus efficiente. L'objectif est que chaque commune participant au pacte climat s'engage à mettre en œuvre un système de gestion de qualité, le “*European Energy Award*” (eea), qui sera adapté au contexte luxembourgeois, en contrepartie d'un soutien financier de l'État. Cet engagement sera acté dans une convention entre l'État et la commune.

En matière de mobilité, le Gouvernement luxembourgeois s'est fixé comme objectif d'atteindre un partage modal de 25 % en faveur de la mobilité douce et de 19 % en faveur des transports en commun, c'est-à-dire que 25 % des déplacements soient effectués par le biais de la mobilité douce (marche à pied, vélo, ..), 19 % par le biais des transports en commun (train, bus, ...) et 56 % par les transports individuels motorisés. Pour répondre à ce défi, le Gouvernement élabore actuellement une stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu) pour les résidents et les frontaliers, afin de répondre aux besoins en mobilité en transport et

een referentiekader voor de ruimtelijke ordening en het milieu op het gebied van mobiliteit en is gericht op het uitbouwen van efficiënte mobiliteitsketens, met zo weinig mogelijk vrachtbreuk, waardoor verschillende vervoersmodi kunnen worden gecombineerd en de inzet van openbaar vervoer en zachte mobiliteit wordt bevorderd. Voorts hoeft de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en vervoer niet meer te worden aangetoond, aangezien het efficiënte en aantrekkelijk functioneren van zachte mobiliteit en openbaar vervoer enkel door een dichte en compacte urbanisatie mogelijk is. Urbanisatiestrategieën die gemengde bestemmingen en een verdichting vooropstellen, zijn het meest geschikt om de afstand tussen mensen en hun werkplek en mensen en de voor hun dagelijkse leven noodzakelijke diensten te verkleinen. De auto zou dan meer een keuze dan een noodzaak kunnen worden.

Door in te zetten op parkeerbeheer, P+R, carpooling of nog autodelen zal het gebruik van de auto niet langer per se synoniem zijn met een verplaatsing met één vervoersmodus en één persoon vanaf vertrek tot bestemming. Hierdoor kan er in combinatie met een attractief openbaar vervoer voor worden gezorgd dat een aanzienlijk deel van de automobilisten op het openbaar vervoer kan terugvallen, en wel zo spoedig mogelijk en zo dicht mogelijk bij de plaats van vertrek.

Het parkeerbeheer vormt in dit verband beslist het goedkoopste en meest efficiënte instrument waarmee het aandeel autoverkeer ten voordele van het openbaar vervoer in de modal split kan worden verminderd. Het restrictieve parkeerbeheer mag de ruimtelijke ontwikkeling evenwel niet in de weg staan, maar dient deze integendeel mee in te richten. Op basis van deze bevinding is een pilot-onderzoek opgezet dat is gericht op het invoeren van een afgestemd beheer van parkeerplaatsen in de intercommunale sector in het zuidwesten van de agglomeratie van de stad Luxemburg.

non sur la concurrence. Celle-ci fournit un cadre de référence pour l'aménagement du territoire et l'environnement en matière de mobilité. Cette stratégie vise la création de chaînes de mobilité efficaces, avec un minimum de rupture de charge, permettant de combiner différents modes de transports et favorisant l'utilisation des transports en commun et la mobilité douce. Par ailleurs, le lien entre développement territorial, mobilité et transports n'est plus à établir, puisque seule une urbanisation dense et compacte permet un fonctionnement efficace et attrayant de la mobilité douce et des transports publics. Les stratégies d'urbanisation préconisant des affectations mixtes et un développement plus dense sont les plus aptes à rapprocher les gens de leur lieu de travail et des services nécessaires à leur vie quotidienne. La voiture pourrait alors devenir un choix plus qu'une nécessité.

En promouvant des éléments comme la gestion du stationnement, les P+R, le covoiturage ou encore l'autopartage, l'usage de la voiture privée ne sera plus nécessairement synonyme d'un déplacement unimodal et monopersonnel depuis la source jusqu'à la destination. En combinaison avec un transport en commun attractif, ces éléments permettent un rabattement d'une partie importante des automobilistes sur les transports publics et cela dès que possible et au plus proche de leur lieu de départ.

La gestion du stationnement dans ce contexte, constitue certainement l'outil le moins onéreux et le plus performant, permettant de diminuer la part des transports individuels motorisés au profit des transports en commun dans le partage modal. La gestion restrictive du stationnement ne doit toutefois pas empêcher le développement territorial, mais au contraire, contribuer à l'organiser. Sur ce constat, une étude pilote a été élaborée visant à introduire une gestion harmonisée des emplacements de parking dans le secteur intercommunal du Sud-Ouest de l'agglomération de la ville du Luxembourg.