



# RENFORCER LA VILLE DE PROXIMITÉ EN RÉGION BRUXELLOISE

Volet A. Cadre théorique et références

AVRIL 2026

#### ÉTUDE RÉALISÉE PAR

Studio for New Realities et Vertex Architectuur & Stedenbouw, en collaboration avec PlusOffice sous la supervision de Perspective

#### ILLUSTRATION DE COUVERTURE

© Kätti Rob, Perspective - Équipements de proximité

#### MISE EN PAGE

SfNr et Vertex Architectuur en Stedenbouw, Perspective

#### SCHÉMAS ET ILLUSTRATIONS

© SfNR et Vertex Architectuur en Stedenbouw

© Kätti Rob, Perspective

#### TRADUCTION

Traduit du néerlandais vers le français par ElaN Languages

#### CONTACT

[analyse\\_territoriale@perspective.brussels](mailto:analyse_territoriale@perspective.brussels)

#### ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de Perspective - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2026 perspective.brussels

D/2026/14.054/12

# RENFORCER LA VILLE DE PROXIMITÉ EN RÉGION BRUXELLOISE

Volet A. Cadre théorique et références

MARS 2026

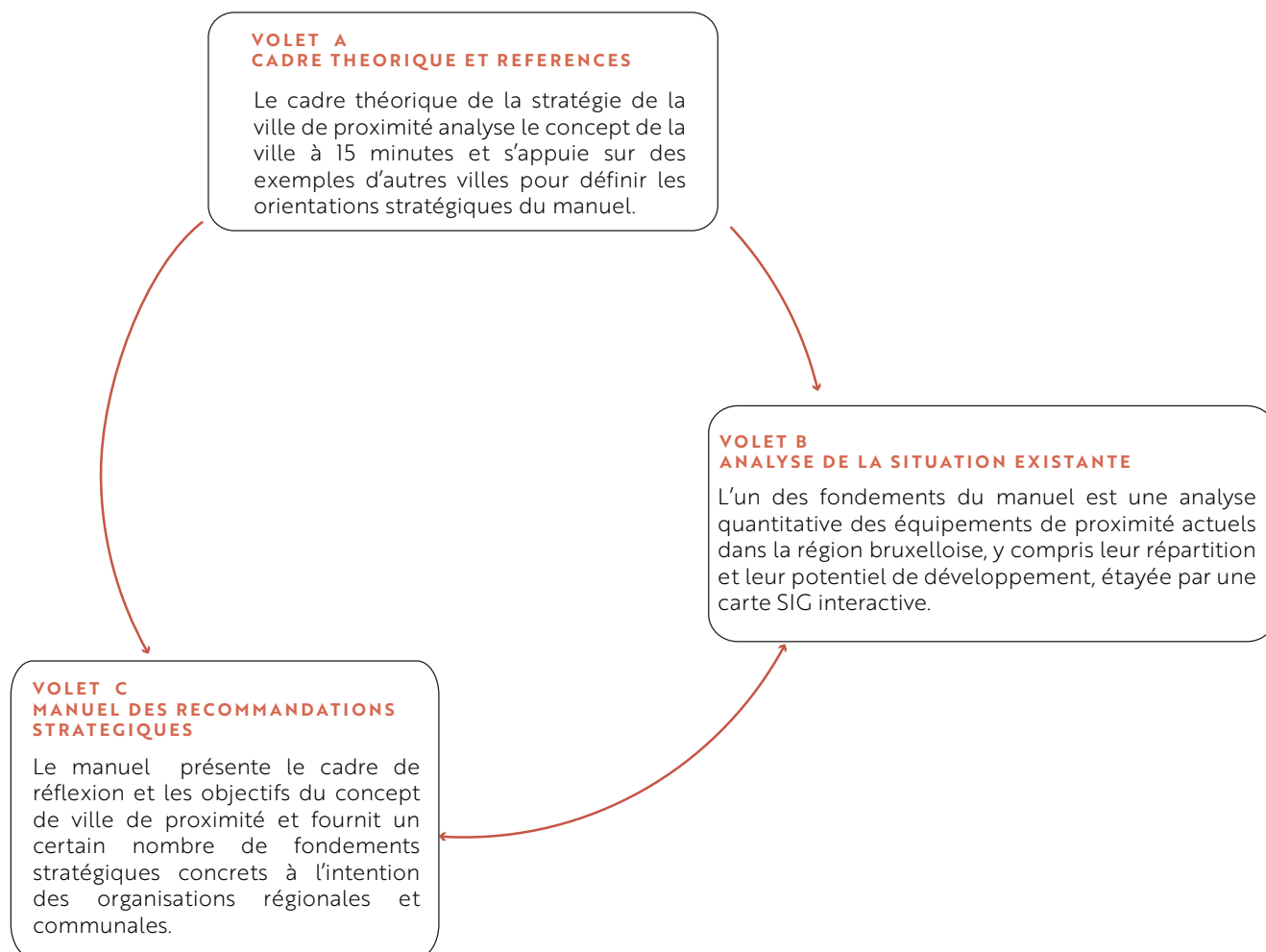




# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>07</b>
<b>PARTIE I. CADRE THÉORIQUE</b>	
<b>1. VILLE DE PROXIMITÉ : HISTORIQUE ET ACTUALITÉ</b>	<b>09</b>
<b>2. VILLE DE PROXIMITÉ : LE CONCEPT</b>	<b>12</b>
2.1 Contexte théorique	12
2.2 Valeurs fondamentales et défis	12
2.3 Domaines de la ville de proximité	19
2.4 Piliers de la ville de proximité	23
<b>3. SUITE</b>	<b>27</b>
<b>PARTIE II. RÉFÉRENCES : APPLICATIONS DU CONCEPT DE LA VILLE DE PROXIMITÉ AU NIVEAU INTERNATIONAL</b>	<b>28</b>
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>29</b>
<b>2. OUTILS POUR LA VILLE DE PROXIMITÉ EN DEVENIR</b>	<b>30</b>
2.1 Cartographie de l'offre et de la proximité des équipements	30
2.2 Établir une hiérarchie dans les niveaux d'équipements	31
2.3 Estimation des besoins en équipements de base	34
<b>3. DE NOUVELLES FAÇONS DE CONCEVOIR DES ÉQUIPEMENTS</b>	<b>48</b>
3.1 Équipements partagés et multifonctionnels	48
3.2 Équipements flexibles et adaptables	49
3.3 Équipements durables et résilients	49
<b>4. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT DE LA VILLE DE PROXIMITÉ</b>	<b>52</b>
4.1 Secteur public	52
4.2 Partenariat public-privé	55
4.3 Coopération public-collectif	56
<b>5. SUITE</b>	<b>61</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>64</b>

FIGURE 1. SCHÉMA DES DÉLIVRABLES DE L'ÉTUDE



# INTRODUCTION

La Région bruxelloise ambitionne d’approfondir les qualités qui fondent son modèle de ville de proximité. Ce modèle urbain – aussi qualifié de « ville à 10 ou 15 minutes » – vise à améliorer la qualité de vie en assurant un accès équitable aux équipements, commerces et services essentiels à l’échelle de chaque quartier. Il répond aux grands défis sociaux, environnementaux et économiques auxquels la Région est confrontée, notamment les inégalités territoriales, la nécessité de renforcer la cohésion sociale, la congestion urbaine et la crise climatique.

Pour concrétiser cette vision, une étude commanditée par Perspective a été réalisée entre janvier et décembre 2024. Cette étude a débouché sur la création d'une boîte à outils intitulée « Renforcer la ville de proximité en Région bruxelloise », structurée en trois volets complémentaires :

**Volet A :** Cadre théorique et références – Il présente le cadre théorique et les exemples de référence internationaux qui nourrissent la réflexion bruxelloise.

**Volet B :** Situation actuelle – Il analyse la répartition actuelle des équipements de proximité sur le territoire régional, à l'aide d'un outil cartographique SIG en phase de test.

**Volet C :** Manuel des recommandations stratégiques – Elle propose une méthodologie concrète pour mettre en œuvre la ville de proximité, à destination de Perspective et de l'ensemble des acteurs publics régionaux, communautaires et locaux.

La boîte à outils fournit ainsi un ensemble de constats, d'analyses et de références opérationnelles permettant d'orienter la programmation des équipements en fonction des besoins réels des territoires. Elle aide à prioriser les types d'équipements à développer, à identifier les zones sous-dotées et à concevoir des ensembles programmatiques pertinents, tant pour les projets publics que privés. En tant qu'outil évolutif, elle s'adapte aux dynamiques spatiales, politiques et institutionnelles de la Région.

## Le Volet A : Cadre théorique et références

Le présent document constitue le volet A de la boîte à outils.

La Partie 1, le cadre théorique, donne un aperçu de la base théorique du développement de la ville de proximité.

La Partie 2, les références, passe en revue les applications du développement de la ville de proximité dans d'autres villes.

Ensemble, ces sections constituent la documentation de base de l'étude (voir figure 1).

## Boîte à outils à l'échelle de la Région bruxelloise

La boîte à outils est le résultat d'une étude à l'échelle de la Région bruxelloise. Elle vise à aider la Région bruxelloise à travailler dans le cadre des processus et programmes existants sur les ambitions à réaliser autour de la ville de proximité.

# PARTIE 1

# CADRE THÉORIQUE

# 1. VILLE DE PROXIMITÉ : HISTORIQUE ET ACTUALITÉ

S'il est un concept de développement urbain qui a été mis sous les feux des projecteurs ces dernières années, c'est bien celui de la ville à 15 minutes. L'essence de ce concept est le suivant : une ville dans laquelle les habitants trouvent les services et les commodités de base à quelques minutes de marche ou de vélo de leur domicile. Qu'il s'agisse de faire des courses, d'emmener les enfants à l'école, de se rendre chez le médecin ou de se détendre. Des villes du monde entier ont accueilli avec enthousiasme les principes de la ville à 15 minutes et les ont appliqués à leur situation spécifique. En Région bruxelloise, ce concept se traduit par celui de ville de proximité. Dans ce chapitre, nous décrivons le contexte, la définition, l'application et les implications de ce concept.

L'essence de la ville de proximité réside dans l'amélioration de la qualité de vie quotidienne des habitants et habitantes. Il s'agit d'un concept permettant de créer des villes vertes et saines à l'échelle locale, où il fait bon vivre, habiter, travailler et séjourner, aujourd'hui et demain.

Dans la pratique, cela signifie que chacun, dans chaque quartier, peut satisfaire la plupart de ses besoins quotidiens à une distance raisonnable, à pied ou à vélo, de son domicile. Pour y arriver, l'offre en équipements, commerces et l'accessibilité (tant quantitative que qualitative) doivent être assurés afin de construire des quartiers dits « complets » pour tous avec une offre de base d'équipements, de commerces et de services essentiels, dans des rues et des espaces publics à échelle humaine. Un quartier est ici défini comme étant une communauté géographiquement délimitée au sein d'une ville, qui présente son propre système de réseaux sociaux et fonctionnels.

Le concept de la ville de proximité renvoie au fonctionnement des villes historiques à croissance organique, où les quartiers avaient une forte densité et une mixité de fonctions, et où les équipements étaient principalement accessibles à distance de marche. Cela s'explique, en grande partie, par des raisons pratiques : en l'absence de voitures et de systèmes de transport public, et en l'absence du « monde numérique », les déplacements étaient aussi courts que possibles. Cette base du fonctionnement de la ville historique - en fait, la ville de proximité primitive - n'est pas nouvelle dans la théorie du développement urbain. Il est largement reconnu dans la littérature, la presse et la pratique que la théorie de la ville de proximité remonte aux idées de planification des quartiers des États-Unis et du Royaume-Uni dans la première moitié du XXe siècle. Clarence Perry a développé le concept d'« unité de quartier » dans le contexte des villes américaines en voie d'industrialisation dans les an-

nées 1920. Il s'agit d'un cadre permettant aux urbanistes de créer des quartiers réussis et autonomes, fondés sur divers principes de conception sociale et physique pour un « style de vie communautaire ». En Angleterre, Ebenezer Howard a imaginé une cité-jardin qui, bien que moins urbaine, mettait également l'accent sur la décentralisation avec un ensemble de petits centres fonctionnant de manière indépendante.

## La voiture en tant que facteur dominant du développement urbain

Cependant, au milieu du XXe siècle, avec l'arrivée massive de la voiture, la perspective sur les modes de déplacement de la population et – sous l'impulsion du modernisme – l'image de la ville idéale a été bouleversée. Les opportunités en termes de mobilité, de commerce et de classe sociale se sont multipliées. Dans le même temps, la voiture a provoqué un changement fondamental dans l'organisation de notre cadre de vie : elle est devenue l'un des moteurs du dynamisme et de l'ampleur du développement urbain. La voiture permettant de parcourir de plus longues distances et l'accent n'étant plus mis sur la proximité directe, les principes de proximité et de taille humaine ont lentement mais sûrement disparu. Le développement de la voiture a dès lors réduit la dimension humaine de la ville, c'est-à-dire le caractère vivable, accessible et inclusif de la ville.

## Retour à une ville pour les gens

Les critiques sur cette « ville centrée sur la voiture », de plus en plus monofonctionnelle et fragmentée, se sont manifestées très tôt. Jane Jacobs<sup>1</sup> s'est opposée avec succès à la construction d'une autoroute dans le quartier de Greenwich Village à New York, où elle vivait, à la fin des années 1950. C'était le prélude à un développement urbain centré sur l'humain – et avec lui des principes tels que ceux de l'utilisation mixte, de la formation de communautés, de densités élevées, de la possibilité de se déplacer à pied et des com-

<sup>1</sup> Jacobs Jane, Le déclin et survie de grandes villes américaines (1961)

merces et initiatives locaux. Dans la même veine, on trouve les idées, entre autres, de Jan Gehl et de Richard Sennett. En outre, le caractère dominant de la voiture dans notre société est associé par certains universitaires à des questions socio-économiques plus larges dues au renforcement des inégalités sociales physiques, des implications sur la qualité de vie et des tensions au niveau des modes de vie quotidiens. Au-delà de cette motivation plus socioculturelle, ces dernières décennies ont également été marquées par une attention croissante accordée aux effets négatifs de la voiture (et aux quantités d'asphalte qui y sont liées) – et plus largement de la manière dont nous concevons notre société – en termes de qualité de l'air, de biodiversité, de santé et de climat en général. Bref, on se rend de plus en plus compte qu'il faut modifier notre mode de vie et que cela demande de « concevoir la ville » autrement.

Le concept de la ville à 15 minutes est un concept puissant au niveau de la concrétisation de ce changement. Ces termes sont nés en 2016, dans la bouche du professeur Carlos Moreno, qui travaillait à l'Institut d'Administration des Entreprises - Paris Sorbonne Université à Paris. Outre le contexte susmentionné, les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies, et en particulier celui de villes et communautés durables et l'action pour le climat, ont été une source d'inspiration majeure<sup>2</sup>. Comme modèle de transformation pour des décennies d'urbanisme fonctionnel menant à la spécialisation et à la fragmentation, en partie à cause des longs temps de trajet et au détriment de la qualité de vie quotidienne, il a développé le concept de la ville à 15 minutes : un cadre conceptuel caractérisé par une approche méthodologique et des outils d'analyse qui placent l'utilisation de la ville au centre de l'attention. L'objectif est de créer des villes écologiquement vivables, économiquement viables et socialement justes, dans lesquelles on doit pouvoir satisfaire ses besoins quotidiens à moins de 15 minutes de votre domicile. La préoccupation de Moreno n'est pas tant de planifier la ville, mais plutôt de planifier la vie dans la ville. « Avec la ville à 15 minutes, nous mettons en avant d'autres standards de consommer, de bouger et de ressentir la ville ».<sup>3</sup>

Il souhaite ainsi revenir à un mode de développement urbain qui consiste à créer une « city of spaces » mise en scène de manière cohérente, plutôt qu'une « ville d'objets » visée par le modernisme.<sup>4</sup> Il s'agit là d'une préoccupation majeure de Bruxelles dans le cadre du développement de la ville de proximité : l'accent doit être mis tant sur l'offre en équipements que sur la cohésion et la synergie entre ces derniers. En substance, le concept peut être considéré comme une mise à jour des idées et des mouvements qui font depuis longtemps partie du développement urbain, comme nous l'avons brièvement évoqué ci-dessus – avec, dans ce cas, un accent supplémentaire sur la revitalisation des quartiers et

des communautés et l'organisation d'une vie plus locale, et plus indirectement sur le changement climatique. L'innovation spécifique de Moreno dans ce domaine est qu'il aborde la localité et la proximité des équipements de base par rapport au temps ; le délai de 15 minutes dans lequel ces équipements devraient être accessibles.<sup>5</sup>

### La double dimension de la ville à 15 minutes

Selon la théorie de Moreno, le concept de « ville à 15 minutes » se réfère principalement à un modèle d'organisation urbaine basé sur l'idée que tous les services et équipements essentiels devraient être accessibles en 15 minutes (aller simple), à pied ou à vélo, depuis n'importe quel point d'une ville ou d'un quartier. Cela signifie que la distance de 15 minutes est à la fois une mesure personnelle, reflétant l'expérience individuelle du temps nécessaire pour accéder aux services, et un cadre d'aménagement du territoire, guidant l'agencement et l'organisation de la ville afin de garantir l'égalité et l'accessibilité pour tous les habitants. Sur le plan personnel, la ville à 15 minutes met l'accent sur la proximité et la commodité. Elle prend en compte l'expérience des individus et garantit que la plupart des besoins quotidiens, tels que l'éducation, les soins de santé, les loisirs et les achats, peuvent être satisfaits à une courte distance du domicile. Cette approche supprime la dépendance à l'égard de la voiture et encourage les modes de transport actifs tels que la marche et le vélo, qui sont non seulement respectueux de l'environnement, mais améliorent également la santé publique et l'interaction au sein de la communauté. L'accent mis sur une durée spécifique - 15 minutes - est ancré dans l'accessibilité et l'universalité, permettant à des personnes aux capacités physiques et au statut socio-économique différents de l'utiliser. En mettant l'accent sur la mobilité à l'échelle humaine, le modèle redéfinit l'expérience qu'ont les individus de leur espace urbain.

En même temps, la ville à 15 minutes sert de cadre spatial et organisationnel pour la planification urbaine. Le modèle préconise de redéfinir les villes comme des clusters interconnectés de quartiers autosuffisants, chacun doté des équipements et commerces nécessaires à la vie quotidienne. Cela implique la décentralisation des ressources en vue d'une distribution équitable et la création de « quartiers complets » où aucun habitant n'est laissé pour compte. Les urbanistes utilisent le rayon de 15 minutes comme outil pour évaluer et combler les lacunes en matière d'infrastructures, afin d'orienter les investissements et le développement vers la construction de communautés à la fois habitables et inclusives. Cette approche systémique garantit que la ville à 15 minutes devient un modèle transformatif qui fonctionne dans différents contextes urbains.

Beaucoup de villes accueillent avec enthousiasme la ville à 15 minutes. En 2020, la prise de conscience croissante de la crise climatique et la « crise » au niveau de l'organisation

2 Moreno, C., « Living in Proximity in a Living City » dans : *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

3 Carlos Moreno, « Living in Proximity in a Living City » dans : *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

4-5 F. O'Sullivan, « The father of the 15-minute city doubles down on his vision » dans : *Bloomberg CityLab*, 06-05-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-06/from-paris-to-cleveland-15-minute-city-book-charts-the-concept-s-rise>

de notre vie quotidienne, marquée par la pandémie du COVID-19, a fait naître un large intérêt pour le concept de la ville à 15 minutes dans le débat sur la ville, mais aussi sous une forme concrète appliquée. La pandémie et la limitation temporaire des déplacements dans de nombreuses villes nous ont confrontés aux limites des équipements disponibles et du système urbain. Comme l'a décrit Richard Sennett, « distance becomes a vice »<sup>6</sup>. Les décideurs politiques ont considéré qu'un élément important dans le cadre de la révision et de la manière de réorganiser la ville et partant notre vie quotidienne était celui de proposer des équipements et des services à proximité des habitants des quartiers. Ce faisant, le concept de la ville à 15 minutes s'est avéré bien adapté aux besoins ou circonstances spécifiques de différentes villes dont la forme et les besoins varient : des villes européennes historiques et densément peuplées comme Barcelone et Paris, ou de simples « retouches à la base historique » suffisaient, aux villes tentaculaires à faible densité (comme Houston, Vancouver, Melbourne), qui nécessitaient, elles, des interventions de plus grande envergure. Il convient de noter que pour les zones moins denses, Moreno a développé un équivalent conceptuel, « le territoire à 30 minutes », toutefois moins connu.<sup>7</sup>

D'une certaine manière, la « vraie » ville à 15 minutes n'est réalisable que dans les villes historiques à croissance organique, car de nombreuses villes fonctionnalistes, qui ont connu leur plus forte croissance et donc littéralement un saut d'échelle à l'époque de l'automobile, ne peuvent tout simplement pas revenir brutalement en arrière (disons, opérer une sorte de réduction d'échelle). En Amérique du Nord, cependant, certains professionnels de l'urbanisme ont mis en garde contre l'adoption aveugle des principes de la ville à 15 minutes. Cela est principalement dû au contexte historique très différent qui a façonné les villes de cette région, notamment en ce qui concerne les pratiques coloniales, la ségrégation et les inégalités parfois extrêmes qui en ont résulté en matière d'accès aux équipements.<sup>8</sup> Ainsi, une étude du Massachusetts Institute of Technology, basée sur les données mobiles d'environ 40 millions de personnes, montre que la grande majorité des Américains n'ont jamais connu la notion de ville à 15 minutes. « Nous sommes habitués à un monde où la moindre course se transforme en long périple en voiture, sans toujours mesurer les coûts élevés que cela implique en temps, en carburant, en stationnement et en pollution », expliquent les chercheurs<sup>9</sup>. Cela ne signifie pas pour autant que les principes du concept ne sont pas pertinents dans ce cas – cela souligne surtout aussi la nécessité d'un travail sur mesure par quartier et d'une approche qui aborde les opportunités et les problèmes plus profonds (et ne se limite pas à interventions relativement superficielles telles que la construction de pistes cyclables ou parklets). Cette étude américaine a également montré que lorsque des équipements étaient réalisés à proximité des gens,

ceux-ci les utilisaient massivement, ce qui entraînait une diminution de la durée moyenne des trajets pour satisfaire les besoins quotidiens<sup>10</sup>.

En conséquence, les principes de la ville à 15 minutes ont entretemps été adoptés par des villes du monde entier en tant que principe central de leurs stratégies pour l'avenir.

Ce faisant, certaines villes mettent davantage l'accent sur la programmation et les équipements de base, tandis que d'autres se concentrent principalement sur une nouvelle vision de la mobilité et des transports dans leur ville. Il en résulte un large éventail d'approches, dont la désignation précise varie d'une ville à l'autre : ville à 10/15/x minutes, quartier à 20 minutes, ville compacte, « la ville des petites distances », « ville des proximités », regain d'intérêt pour la traditionnelle « high street » britannique et, dans le cas de Bruxelles : la ville de proximité.

6-7 Moreno, C., « Living in Proximity in a Living City » dans : *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

8 F. O'Sullivan, « Where the » 15-minute city' falls short' dans Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>

9-10 Ratti, C. et Salazar-Miranda, A., « Can 15-minute cities work in America? » dans : Bloomberg CityLabm 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us>

## 2. VILLE DE PROXIMITÉ : LE CONCEPT

La ville à 15 minutes ne prescrit pas de règles et de normes strictes en matière de développement urbain, mais constitue un modèle de la manière dont la ville devrait être pensée et façonnée. Elle est un modèle urbain dans lequel tous les services et équipements essentiels - tels que les soins de santé, l'éducation et les loisirs - sont accessibles à moins de 15 minutes à pied ou à vélo du domicile, ce qui favorise la durabilité, la vie locale et l'équité sociale. Les éléments constitutifs de la ville de proximité varient d'une application à l'autre - et sont sujettes à des interprétations subjectives. On distingue cependant plusieurs valeurs, piliers et principes de conception et de développement récurrents.

### 2.1. Contexte théorique

Le concept original de Moreno repose sur trois théories en matière de proximité et de pérennité : le chrono-urbanisme, la chronotopie et la topophilie. Dans ce cadre, il considère qu'il est nécessaire de mettre en place une nouvelle relation entre deux composantes essentielles de la vie urbaine : le temps et l'espace. Le chrono-urbanisme concerne l'aspect temporel de la planification urbaine, et met l'accent sur la proximité, l'accessibilité et donc l'utilisation intensive des équipements de la ville. Dans ce cas, il s'agit de modifier les rythmes ancrés de la vie urbaine, et plus particulièrement de réduire le temps pour aller d'un point A à un point B. Il s'agit également de mieux utiliser les bâtiments et les lieux, c'est-à-dire de veiller à ce qu'ils ne soient pas vides ou fermés la plupart du temps. La chronotopie consiste à adapter l'utilisation des bâtiments afin qu'ils puissent être utilisés de différentes manières, à différents moments. Enfin, la topophilie concerne l'attachement fonctionnel et émotionnel à certains lieux de la ville, tels que les parcs, les places, les bâtiments, les quartiers historiques et les quartiers, ainsi que les sentiments positifs ou de fierté que l'on peut éprouver à leur égard. L'idée est de créer un sentiment d'identité et d'attachement à l'égard de l'environnement et entre les habitants des quartiers<sup>11</sup>.

Dans ce contexte, le Plan Régional de Développement durable (PRDD) a identifié des noyaux d'identité locale (NIL). Ces lieux sont identifiés par les habitants comme un centre local représentatif de l'identité du quartier. Ils ne doivent pas être considérés comme exclusifs et strictement définis, mais comme des lieux où la vie locale se rassemble. La préservation de ces endroits est importante, car ils permettent aux habitants de s'ancrer dans leur quartier et de s'approprier ces lieux.

### 2.2. Valeurs fondamentales et défis

Les valeurs fondamentales de la ville de proximité sont certainement l'accessibilité et la durabilité, mais le concept d'équité spatiale doit également être inclus dans le modèle pour éviter que la ville de proximité ne perpétue les inégalités. Au lieu de cela, le modèle de la ville de proximité devrait être un outil de transformation pour la justice sociale.

#### 2.2.1 Justice spatiale et sociale

Une étude de la TU Delft sur la justice sociale conceptualise la justice spatiale (spatial justice) à travers trois dimensions principales : distributive (la distribution juste et équitable des charges et des bénéfices), procédurale (l'équité dans les procédures de planification et de conception, l'équité dans le processus de prise de décision) et la reconnaissance (la re-connaissance sociale et la validation des besoins spécifiques, des identités, de l'héritage culturel et des expériences des groupes désavantagés). La justice spatiale est une dimension essentielle de la transition vers la durabilité et comprend des questions telles que la justice climatique, la justice en matière de mobilité, la participation, la démocratie, l'accès, etc. Il est donc essentiel de garder un œil sur les inégalités spatiales au cours du processus, afin d'évaluer les interventions politiques et d'orienter les processus de prise de décision.

Le concept de justice sociale se reflète notamment dans la Région bruxelloise par la création de la ZRU (zone de revitalisation urbaine). Il s'agit de quartiers dans lesquels les autorités investissent en priorité pour améliorer la qualité de vie, favoriser l'intégration socio-économique et stimuler le développement économique local. La Région bruxelloise

<sup>11</sup> Moreno, C., « Living in Proximity in a Living City », *Glocalism : Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

a identifié ces zones afin de créer une nouvelle dynamique pour la croissance et le bien-être de leurs habitants et habitantes.

La ville équitable répond aux besoins et aux désirs des personnes qui y vivent. Il s'agit à la fois de mettre en place l'égalité des chances, d'encourager les interactions sociales et les rencontres entre les personnes au quotidien, d'impliquer les habitants dans le processus de développement urbain et de promouvoir la participation civique.

Il s'agit également d'une question d'identité, liée au caractère local du quartier. Les grandes différences entre les quartiers soulignent l'importance d'un travail sur mesure – et donc d'impliquer les habitants et les habitantes du quartier et les commerçants et commerçantes et d'âges, d'identités sexuelles, de cultures, de capacités, de revenus et de besoins (de mobilité) différents. Leurs perspectives sont essentielles pour déterminer un temps de trajet « raisonnable » (qui ne doit pas nécessairement être de 15 minutes), les équipements de base auxquels les gens souhaitent avoir accès à courte distance, les tendances et défis sociaux à relever (accès instable à la nourriture, stress, obésité et solitude), les besoins en matière de marche et de vélo à proximité, et bien d'autres choses encore.<sup>12</sup> De cette manière, on s'assure de réaliser les bons équipements au bon endroit, on encourage le lien émotionnel et social des gens avec le quartier et entre eux, et on garantit une bonne utilisation des équipements. Cependant, Moreno observe que toutes les villes n'insistent pas de la même manière sur la nécessité et le besoin de plus de contacts sociaux et d'implication/appropriation de la ville par les habitants et habitantes du quartier, ou sur le besoin de proximité des équipements. Il s'agit pourtant de composantes essentielles de la ville de proximité.<sup>13</sup>

### Points d'attention

L'interprétation de ce qui constitue les équipements de base n'est pas universelle : elle dépend de l'âge, de l'origine, du statut socio-économique, des habitudes ou des besoins en matière de mobilité, etc.

Certaines études établissent un lien entre la définition des équipements de base et l'inégalité sociale : répondre aux divers besoins sociaux des différents groupes démographiques d'un quartier est un défi, ce qui signifie que souvent, un ou plusieurs groupes sont désavantagés en ce qui concerne la disponibilité des équipements de base<sup>14</sup>. Les recherches susmentionnées du MIT concernant la mise en œuvre de la ville à 15 minutes aux États-Unis ont également mis en évidence un sérieux risque d'augmentation de la ségrégation<sup>15</sup>.

Si l'objectif de la ville de proximité est précisément d'améliorer la qualité de vie de chaque citoyen, certains projets

peuvent avoir des effets inverses. Les profits du développement et de la rénovation urbaine ne sont pas toujours répartis proportionnellement entre les habitants d'une ville. Dans certains cas, les investissements et les rénovations dans les quartiers entraînent, une augmentation de la valeur des terrains et, par conséquent, une diminution du nombre de logements et d'espaces commerciaux abordables, ce qui contraint certains résidents et entrepreneurs à partir. Dans certaines villes, une opposition à certains projets locaux liés à la rénovation urbaine ou à l'amélioration des rues peut donc déjà être observée parmi les populations marginalisées. Il est donc indispensable de faire sentir et de montrer aux gens qu'ils ont, eux aussi, leur mot à dire.

Carlos Moreno considère cette « métamorphose » vers un accent sur l'intérêt général, c'est-à-dire la création d'une valeur collective et publique, comme le plus grand défi de la prochaine décennie.<sup>16</sup> Parallèlement à cet accent sur l'intérêt général, il est crucial que les leviers de redéveloppement économique, par exemple dans les quartiers de la ZRU, soient sur la création de ce « bien commun ». Cela nécessite une vision transversale et une coopération étroite entre les différentes parties concernées dans la mise en œuvre et la gestion des équipements.

Du point de vue des autorités locales, une étude de site plus complète au début d'un projet ou du développement d'une zone peut être envisagée. L'étude sur les high streets de Londres, par exemple, recommande d'effectuer davantage d'analyses préliminaires à l'aide de méthodes qualitatives afin d'appréhender les aspects sociaux « invisibles » et la valeur des lieux. Cela implique un investissement temporel initial plus important.<sup>17</sup>

Pour minimiser ce qu'on appelle le « risque de déplacement » de certains groupes et habitants du quartier, des instruments ciblés doivent être utilisés pour maintenir des lieux disponibles et abordables dans le quartier. Il peut s'agir de la construction de logements sociaux supplémentaires, d'une densité plus élevée et d'une plus grande variété de types de logements dans le quartier, mais aussi d'instruments de régulation et de politiques tels que le « zonage inclusif », des exigences minimales en matière de logements abordables, des incitants pour les promoteurs, tels qu'une densité de construction plus élevée, des primes pour les logements abordables ou des procédures d'autorisation accélérées ; des locations sociales plus nombreuses et de meilleures qualités ; une réglementation sur les locations temporaires ou touristiques ; la formalisation du droit de séjour ou du droit de retour ; le soutien des formes de logement axées sur la communauté, telles que les coopérations au niveau de l'habitat et les Community Land Trusts ; et l'utilisation d'« évaluations en équité » pour les projets de développe-

12 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pralong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', *Smart Cities* (2021) 93-111.

13 idem

14 City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>

15 Carlos Moreno, 'Living in proximity in a living city', *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021)

16 F. O'Sullivan, 'Where the '15-minute city' falls short' dans Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>

17 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', *Cities* (2022).

18 Greater London Authority, 'High Streets for All' (2017)

ment.<sup>18</sup> Ces dernières évaluent l'équité ou l'équivalence d'un développement : comment les politiques, les programmes ou les projets affectent-ils les différents groupes d'une communauté, en mettant particulièrement l'accent sur les populations vulnérables ou marginalisées. L'objectif est de veiller à ce que les avantages et les charges soient répartis équitablement et que personne ne soit désavantagé ou exclu. Dans ce contexte, Portland a même élaboré un « Anti-Displacement Action Plan » spécial afin de minimiser et d'atténuer les effets négatifs involontaires de la croissance, du développement et de l'investissement public dans la ville sur les groupes de résidents vulnérables. Ce plan comprend des mesures telles que le soutien aux organisations communautaires pour la mise en place de programmes de protection des loyers, l'encouragement à la construction de logements abordables par le biais de subventions communales et de partenariats avec les promoteurs, et le renforcement des droits de propriété par l'amélioration de l'accès aux prêts et au financement. En outre, les projets sont évalués en fonction de leur impact sur les entreprises, les organisations culturelles et les habitants du quartier, dans le but de conserver et de renforcer ces groupes dans la mesure du possible. Cette approche intégrée montre comment les instruments politiques peuvent être utilisés pour contrer les effets négatifs du développement urbain et protéger le tissu communautaire.<sup>19</sup>

Étant donné que l'impact des interventions et des développements, quelles que soient leurs bonnes intentions, ne peut jamais être entièrement anticipé, il est essentiel de continuer à surveiller l'impact des projets et d'être en mesure de procéder à des ajustements proactifs si nécessaire. Dans cette approche, Perspective fait le suivi des ZRU (Zones de Revitalisation Urbaine), qui sont étroitement liées aux processus de rénovation urbaine. Dans ces zones, la Région bruxelloise a fait les premiers pas vers l'équité et l'inclusivité en utilisant des instruments de planification tels que les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) et les contrats de quartiers durables (CQD). Il est recommandé d'organiser le processus et la conception de manière à ce que la finalisation d'un développement de quartier ne soit pas considérée comme une étape définitive. Des ajouts et adaptations doivent pouvoir être intégrés au fil du temps, en fonction des usages (souhaités) des habitants du quartier.

## 2.2.2 Résilience et Durabilité

Le concept de la ville à 15 minutes est étroitement lié au développement urbain durable en relation avec la crise climatique ainsi que les transitions en matière d'énergie et de mobilité. Ceci est d'abord lié à l'effet des distances praticables à pied ou à vélo vers les principaux équipements et services du quotidien sur le choix du mode de déplacement. La proxi-

mité encourage les gens à se passer de la voiture, ce qui réduit les émissions. Un rapport de 2022 du panel intergouvernemental du changement climatique (IPCC) souligne que l'aménagement du territoire et la forme urbaine ont une influence majeure sur l'évolution du comportement humain en ce qui concerne l'atténuation des effets de l'urbanisation : « Les zones urbaines qui développent et mettent en œuvre des programmes efficaces de ville à 15/20 minutes sont très susceptibles de réduire la consommation d'énergie en milieu urbain et de multiplier les baisses d'émissions, ce qui produit un effet d'entraînement important. »<sup>20</sup>

À Barcelone, la recherche a démontré que les mesures prises par les villes de proximité, notamment par leur modèle « superblock », réduisent considérablement la chaleur, la pollution sonore et les concentrations de dioxyde d'azote et augmentent les espaces verts dans le quartier, évitant ainsi quelque 700 décès prématurés par an avec un impact économique significatif et augmentant même l'espérance de vie de près de 200 jours.<sup>21</sup>

### C40

Le C40 est un réseau mondial de près de 100 bourgmestres des plus grandes villes du monde qui se sont unis dans l'action pour lutter contre la crise climatique. Les bourgmestres des villes du C40 s'engagent à adopter une approche inclusive, scientifique et collaborative pour réduire de moitié leur part équitable d'émissions d'ici à 2030, aider le monde à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C et construire des communautés saines, équitables et résilientes.

L'interprétation de la ville de proximité par le C40 est profondément ancrée dans leurs aspirations en matière de développement durable et dans la volonté d'atteindre le « zéro net ». En 2021, le C40 et l'ARUP (un bureau de consultation international) ont mis au point un cadre permettant aux villes d'atteindre la neutralité climatique à l'échelle d'un quartier, destiné à la fois pour les quartiers existants et les nouveaux quartiers. Le cadre pour ces quartiers verts et vivants repose sur deux piliers. D'une part « Vert : zéro émissions nettes » visant à minimiser les émissions et à neutraliser celles qui existent de manière solide et transparente. D'autre part, « Vivants : des lieux résilients et centrés sur les personnes », ce qui est largement conforme aux principes de la ville de 15 minutes.

### Points d'attention

La mise en œuvre de la ville de proximité doit prêter attention à l'écologie, à la biodiversité et au climat, que ce soit à travers la mise en œuvre des équipements et des services de proximité ou que ce soit de manière transversale dans le(s) projet(s) de ville. Entremêler ville et nature doit être une

<sup>19</sup> C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

<sup>20</sup> Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change 2022

<sup>21</sup> Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., « The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and evaluation of its use for sustainable urban design », Cities (2022) ; Mueller, N. et al., « Changing the urban design of cities for health: the superblock model », Environmental International (2020).

évidence : il convient de créer un réseau de parcs, d'aires de jeux naturelles et d'autres espaces verts, petits et grands, reliés par des sentiers et des corridors écologiques. D'autres manières d'y arriver sont de miser sur les toits, l'utilisation de matériaux naturels et ventilation, une mobilité plus propre ainsi que la réduction de la demande d'énergie et de matières premières et réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Une gestion efficace et efficiente des flux de matériaux et de déchets est cruciale pour le développement d'une ville de proximité : la modularité et la réutilisation doivent devenir la norme. Le C40 le décrit avec les termes suivants : « des durées de vie longues demandent une approche stratégique flexible qui vise la pérennité » – concevoir aujourd'hui, en gardant à l'esprit la flexibilité, permet de relativement facilement adapter l'usage aux exigences du futur.

Conformément au cadre du C40, une approche intégrée des stratégies de durabilité et de la ville de proximité est cruciale pour la réussite de la mise en œuvre de ces stratégies. Il est utile de développer des priorités globales avec des mesures concrètes de suivi liées à ces priorités. Idéalement, les approches doivent être appliquées le plus tôt possible dans le processus de développement, en soulignant que la mise en œuvre, l'entretien et la gestion sont aussi importants que le développement lui-même.

### Mobilités durables et aménagement de l'espace public

En matière de mobilité, le principe fondamental de la ville de proximité est de réduire les temps de trajet pour accéder aux équipements de base, qu'il s'agisse d'un trajet de 5, 15 ou 30 minutes. L'accent est mis ici sur les formes de mobilité active, telles que la marche et le vélo. La commune de Melbourne, par exemple, a calculé que la création d'une ville composée de quartiers complets au niveau des équipements et services à 20 minutes permettrait de réduire les émissions quotidiennes de plus de 370 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.<sup>22</sup>

Les modes de transport tels que la marche, le vélo et les transports publics de qualité nécessitent moins d'espace par personne que les voitures individuelles, souvent stationnaires, que de nombreuses personnes gardent garées devant leur porte. En donnant littéralement plus d'espace à ces formes de transport actives et collectives dans les rues et en les intégrant dans le réseau urbain et régional, on les rend plus sûres, plus confortables et par conséquent plus attrayantes. Faciliter les transports partagés, les vélos et les véhicules électriques et limiter le nombre de places de stationnement dans un quartier sont également des mesures utiles. Une voiture (privée), en revanche, devient moins accessible, que ce soit au niveau financier ou spatial. Ces tendances convergentes permettent de réduire les émissions

et de créer plus d'espace dans le quartier pour d'autres activités.

### Points d'attention

Un réseau de mobilité active sécurisé et confortable est essentiel pour créer une offre de base complète et accessible d'équipements de proximité. Pour garantir que les rues de chaque quartier soient accessibles à tous et à toutes, la stratégie de la ville de proximité doit veiller à ce que les rues et les infrastructures (de transport public) répondent aux besoins de personnes qui ont des besoins divers.<sup>23</sup> Dans la Région bruxelloise, le plan régional de mobilité Good Move définit les principales options politiques visant à améliorer la mobilité dans la Région bruxelloise, dans le but d'améliorer l'environnement de vie tout en soutenant la croissance démographique et économique. L'un des six thèmes, développé par Good Neighbourhood, se concentre sur la gestion de la mobilité locale et l'amélioration de la qualité de vie des habitants en intégrant les transports à l'amélioration de l'espace public. Il comprend trois volets principaux : l'introduction d'une limite de vitesse standard de 30 km/h afin de créer des rues plus sûres pour les piétons et les cyclistes, le développement de plans de circulation et de quartiers calmes afin de promouvoir les transports actifs et de réduire le trafic de transit, et la rénovation des espaces publics afin d'accorder la priorité à la sécurité et au confort, et de les rendre agréables pour les loisirs et les événements.

Aux Pays-Bas, le conseiller et investisseur urbain Rebel, la Nederlandse Fietsersbond et Wandelnet ont signalé que de nombreuses villes souhaitant mettre en œuvre le concept de ville de proximité abordent encore trop souvent l'espace et la mobilité séparément – en signalant, en marge, les tentatives de conception qui adoptent une approche intégrée ont du mal à décoller dans la pratique. C'est pourquoi ils ont publié un avis contenant des principes de conception concrets pour l'application de la ville à 15 minutes, qui fait la part belle à la mobilité, en mettant l'accent sur l'infrastructure piétonne et cycliste. Ils tentent ainsi de jeter un pont entre le développement spatial et la mobilité.<sup>24</sup>

Dans les nouveaux quartiers, le défi consiste à s'assurer que les principaux équipements – tels que les transports publics, mais aussi les supermarchés et les écoles – sont construits au moment de l'arrivée des premiers habitants. Il s'agit d'un élément très important pour la « réussite » de la ville de proximité afin d'ancrer les habitudes du quartier. Pour les transporteurs et les entrepreneurs notamment, il est difficile de réaliser cet investissement en amont dans les zones d'extension et les nouveaux quartiers urbains.<sup>25</sup> La mobilité partagée est également mentionnée comme un défi, en particulier en termes de gestion et d'exploitation après sa réalisation. Pour réaliser la valeur potentielle de la mobilité partagée pour un quartier, il est très important que

22 City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>

23 Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

24 C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

25-26 Rebel, Fietsersbond et Wandelnet, Whitepaper : De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023)

les moyens de transport développés correspondent aux besoins des utilisateurs.<sup>26</sup>

Bien qu'un chiffre d'étalonnage soit souvent choisi lorsqu'il s'agit de l'accessibilité en minutes, la conclusion des données et des études des besoins peut également être que le temps de trajet acceptable varie en fonction du type d'équipement. C'est important quand on fixe des normes et des objectifs spécifiques pour la réalisation des équipements (de proximité).<sup>27</sup> Ainsi, la Ville de Gand propose de développer 9 m<sup>2</sup> de parc par habitant dans un rayon de 400 m.

La ville de proximité doit partir de l'hypothèse que les déplacements privilégiés sont durables. Il s'agit, par exemple, des déplacements de courte distance, des déplacements sains (encourageant la mobilité active comme la marche et le vélo), des déplacements pour tous (« déplacements inclusifs »), des déplacements propres, des déplacements sûrs et des déplacements efficaces.<sup>28</sup>

Pour que les équipements soient autant que possible accessibles à tous, il faut accorder une attention particulière à la conception et au (ré)aménagement des rues avec de larges trottoirs, des pistes cyclables et des arrêts de transport public de qualité. Là où les poussettes, les déambulateurs, les fauteuils roulants, les vélos, les vélos cargos et autres véhicules atypiques ont leur place ; là où les enfants, les personnes âgées, les malvoyants et d'autres encore peuvent trouver leur chemin en toute sécurité ; et là où tous ceux qui ont besoin d'une pause peuvent se reposer. Il s'agit également d'améliorer la qualité et la fréquence des liaisons de transport public et de les adapter aux personnes à mobilité réduite. Cela leur permet de se déplacer, eux aussi, facilement dans leur quartier.<sup>29</sup>

Pour anticiper les besoins en équipements, Rebel et al. recommandent d'identifier les publics concernés à partir des données, puis de mobiliser ceux-ci pour répondre aux besoins identifiés dans les délais. La région de Midden-Holland en est un exemple. Cette région a inclus dans sa nouvelle concession pour les transports publics que le concessionnaire : « ...dans les nouveaux quartiers résidentiels (accueillant au moins 800 habitants), les équipements liés à la mobilité publique doivent être opérationnel à partir du moment où la 50<sup>e</sup> habitation est livrée ». Pour d'autres types d'équipements, cette idée peut être ancrée dans d'autres documents de politique, notamment les contrats d'emphytéose, les programmes de développement urbain ou les plans d'affectation.<sup>30</sup>

Garantir la présence d'une mobilité partagée suffisante dans une zone ne va pas de soi. C'est un aspect que la Région

bruxelloise, la commune et/ou les développeurs doivent gérer activement et pour lequel ils paient souvent le fournisseur de mobilité partagée. Dans ce cadre, il est souhaitable que chaque parcelle ou développement de zone ne développe pas son propre système de mobilité partagée. L'adhésion à un système plus large de mobilité partagée est souhaitable à la fois pour les utilisateurs (plus de choix, un réseau plus vaste) et pour la partie payante (coûts moins élevés grâce aux économies d'échelle). Son interprétation dépend en grande partie du fait que la commune dispose ou non d'une position foncière.<sup>31</sup> Afin d'assurer un accès local aux voitures partagées, les systèmes de mobilité d'autopartage en station, comme par exemple Cambio, sont complétés par des systèmes d'autopartage en « free-floating ».

### Une ville à hauteur des yeux des citoyens

Les gens ne marchent que si leur itinéraire est agréable et facile. La conception et l'aménagement des rues revêtent donc une importance capitale. Les rues de qualité facilitent les déplacements à pied, à vélo, les rencontres, les sports et les jeux, pour les personnes de tous âges, de toutes identités sexuelles, de toutes aptitudes, de toutes cultures et de tous revenus. Elles favorisent ainsi la santé, le bien-être et la cohésion sociale. Les rues de qualité offrent des lieux où les gens peuvent s'attarder un moment et réduisent l'espace (actuellement) revendiqué par les voitures dans la rue au profit de trottoirs plus larges, de mobilier urbain, de verdure et de pistes cyclables, entre autres. Cela renforce l'attrait et la sécurité de la rue dans son ensemble.<sup>32</sup>

Il est également important d'avoir des activités au niveau de la rue et au rez-de-chaussée des bâtiments : cela rend les rues plus agréables et plus attrayantes. Cela signifie des fonctions publiques et commerciales diversifiées, dont les affectations s'adressent à différents types de personnes. Ces espaces stimulent l'esprit d'entreprise et l'initiative locale, et encouragent les interactions entre l'intérieur et l'extérieur.

### Points d'attention

Dans la Région bruxelloise, les destinations à usage mixte ne sont pas encore formellement possibles. Pour favoriser l'animation des rues et des quartiers et accroître la densité et la diversité des fonctions et des activités, il est nécessaire de disposer d'une plus grande souplesse en matière de plan d'affectation du sol.

« Il peut être pertinent de privilégier le socle plutôt que la seule programmation de proximité, afin de garantir la sécurité et la vitalité de l'espace public par son utilisation optimale. Dans certaines villes, comme La Haye et Rotterdam, cette approche est intégrée à une stratégie dédiée aux socles, avec la présence d'un « régisseur des socles ».<sup>33</sup>

27 Rebel, Fietsersbond et Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023)

28 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., « The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design », Cities (2022).

29 Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper : De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

30 C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero,

featuring the '15-minute city' (2021).

31 Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper : De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

32 C40 Knowledge Hub, '15-minute cities: Debunking the myths' (2023) via: [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunkingthe-myths?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunkingthe-myths?language=en_US).

33 cf. entre autres Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Grip op de Haagse Plint. Strategie voor sturing op levende, diverse en inclusieve plinten (2022).

## De mono à multi : la multifonctionnalité et l'utilisation multiple de l'espace deviennent la norme

Ce thème est déjà partiellement intégré dans le concept théorique de la chronotopie et dans le pilier de la diversité, mais il vaut la peine d'être mentionné à nouveau ici. Une des façons d'améliorer la proximité des équipements, des commerces et des services est de viser une utilisation plus multifonctionnelle des bâtiments et des lieux (publics) : à différents moments, on peut faire différentes choses et différents groupes peuvent les utiliser. Par exemple, en transformant la cour d'une école primaire en parc et en l'ouvrant au quartier en dehors des heures d'école, on rapproche les habitants d'un espace vert.

À cela s'ajoute que la pression croissante sur l'espace dans la ville souligne la nécessité de gérer différemment notre utilisation de l'espace, en utilisant l'espace disponible de manière plus optimale et plus efficace. Il ne s'agit évidemment pas seulement d'équipements, mais aussi de logements, d'activités économiques et de bureaux.

### Points d'attention

Si la multifonctionnalité doit être la nouvelle norme, il faut toujours prêter une attention particulière aux possibilités et aux limites de la juxtaposition de certaines fonctions et de certains équipements. Dans ce contexte, il convient d'examiner les incompatibilités et les obstacles juridiques identifiés par Perspective en ce qui concerne l'intégration des espaces scolaires et résidentiels. Pour répondre à ces questions, Perspective a élaboré des guides contenant des stratégies de planification, des solutions juridiques et des normes de sécurité afin de faciliter l'intégration des écoles et des logements<sup>34</sup>.

Il devrait également encore y avoir de la place pour la personnalisation et des espaces privés pour les groupes qui en ont besoin. Dans ce contexte, Wouter Veldhuis et Peter Franke citent l'exemple de réussite du Triple ThreaT de Schalkwijk (Haarlem)<sup>35</sup>. Cette communauté de jeunes s'engage à créer un environnement positif global pour les jeunes, en particulier ceux issus de quartiers très diversifiés, de minorités et de familles moins aisées, afin qu'ils aient la possibilité d'exploiter tout leur potentiel. Pour ce faire, ils ont notamment recours à des activités et des événements sportifs, culturels et de style de vie. Au départ, la commune de Haarlem souhaitait offrir un espace partagé dans le cadre de sa politique de « Mutualisation de l'espace » - Triple ThreaT souhaitait toutefois disposer de son propre espace. Ils ne voulaient pas simplement se fondre dans le système d'aide sociale de Haarlem, dans les politiques génériques et les organisations et sites existants. Leur mission exige qu'ils aient leur propre espace, un point central à partir duquel ils organisent leurs activités. Cela offre aux jeunes un lieu significatif avec une identité reconnaissable et le sentiment que la ville est là pour eux aussi.<sup>36</sup> Les autorités locales doivent donc toujours

garder un œil sur les nuances de l'approche et les ambitions des cas spécifiques.

La flexibilité et l'adaptabilité sont importantes dans le développement des équipements afin de rester en phase avec l'époque et le public. En créant et en aménageant les espaces et les lieux de manière flexible, ils peuvent s'adapter à différents types d'utilisation. Dans le contexte d'une journée, cela signifie utiliser l'espace disponible dans la ville aussi efficacement que possible et maintenir les rues animées tout au long de la journée. À plus long terme, cela permet aux lieux existants de s'adapter à l'évolution des demandes et des besoins, et contribue à réduire les nouvelles constructions, et donc les émissions de CO<sub>2</sub>. Cela permettrait de réduire les coûts d'investissement, de créer des synergies et d'attirer des publics mixtes. Cette modification utilise le concept de « mutualisation », pour désigner l'utilisation multiple d'un lieu afin de garantir « des services meilleurs et plus étendus en mettant en commun des ressources, différentes échelles et des utilisations d'espaces différentes ». Cela se traduit par une modularité dans le temps, dans l'espace ou des usagers.<sup>37</sup>

Cela nécessite également une approche différente de la programmation, de la gestion et du financement des équipements et services. Dans le cas des équipements, cela peut prendre la forme d'heures d'ouverture plus longues, de partage d'espace(s) ou d'une approche des équipements en tant que service (comme la mobilité partagée). Un mouvement social plus large joue également un rôle à cet égard, l'accent étant mis non plus sur la propriété individuelle, mais sur une utilisation de plus en plus partagée et un sentiment de propriété collective. Wouter Veldhuis et Peter Franke parlent de la richesse publique au-dessus de la richesse privée.<sup>38</sup>

Proposer une plateforme d'économie partagée, des maker spaces collectifs et des formes alternatives de financement telles que le crowdfunding favorise le sentiment d'appropriation et optimise l'utilisation des ressources disponibles. Il est donc conseillé d'anticiper cette évolution dans les politiques régionales et communales et de la faciliter le cas échéant. Cela implique également de reconsidérer les rôles des différentes autorités locales dans ces processus.

### Équipements à usages efficaces

Vu la fragmentation et la complexité des usages de la ville contemporaine, le concept de la ville à 15 minutes comporte un aspect numérique/technologique important, destiné à préciser les besoins en équipements, leur gestion, et notamment leur accessibilité et leur utilisation efficace.

La technologie (et en particulier la combinaison de l'intelligence artificielle, du big data, de l'Internet of Things, du machine learning, entre autres) peut jouer un rôle dans la programmation de certains équipements/services, l'analyse

34 perspective.brussels, Note de cadrage mixité. Comment trouver l'équilibre entre les fonctions? (2022).

35-36 <https://stichting.triplethreat.nl/>

37 Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change (2022).

38 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., « The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design », Cities (2022) ; Mueller, N. et al., « Changing the urban design of cities for health: the superblock model », Environmental International (2020).

et la détermination de l'offre et de la demande dans différents domaines. L'usage des systèmes d'information géographique (SIG) pour analyser l'offre d'équipements – déjà pratiqué par la Ville de Bruxelles et mobilisé dans cette étude à l'échelle régionale – illustre concrètement comment la technologie peut soutenir le développement de la ville de proximité. Ces analyses permettent d'identifier les manques dans le maillage territorial et de concevoir des stratégies ou plans d'action pour y répondre.

La technologie peut également jouer un rôle dans la différenciation des modes de participation au stade de l'analyse territoriale (et donc la promotion de l'inclusivité) et, globalement, l'amélioration de l'efficacité du « système », du métabolisme de la ville. Ainsi la participation numérique permet de toucher un public plus large afin d'identifier les besoins en équipements et services d'un quartier.

La technologie ne se limite toutefois pas au diagnostic spatial. Les plateformes numériques favorisant l'économie du partage, comme les applications de location de vélos électriques à proximité, contribuent elles aussi à rapprocher les services et à renforcer l'accessibilité locale. Ainsi, les outils numériques augmentent la proximité effective de certains équipements au quotidien.

### Points d'attention

Moreno souligne ici que la technologie doit être appliquée de manière à favoriser la rencontre, la cohésion sociale et l'inclusion – et non à les affaiblir, comme cela peut être le cas dans les médias sociaux.<sup>39</sup>

Comme nous le savons, certains groupes d'habitants sont plus à même d'utiliser les outils numériques que d'autres, et il est conseillé d'offrir un soutien à cet égard – en particulier si les outils numériques constituent une partie importante des stratégies de participation et d'engagement.

Les outils numériques ont leurs limites pour toucher un public large et diversifié. Ils s'avèrent plus efficaces dans le cadre d'un éventail plus large de méthodes d'analyse de la ville et d'élaboration de stratégies.

## 2.2.3 Défis et contraintes de la ville de proximité

La ville à 15 minutes est un modèle et, comme tous les modèles, a ses limites. Certaines limites ont déjà été abordées ci-dessus, mais d'autres sont de nature plus générale. En voici un aperçu ainsi que des moyens possibles de surmonter ces difficultés. Ces dernières années, la ville à 15 minutes est également devenue la cible de critiques et de théories du complot de la part de l'extrême droite. Ces plaintes ne sont pas abordées dans le cadre de cette étude.

<sup>39</sup> Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper : De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

<sup>40</sup> Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

### Une approche intégrée des différents thèmes

Bien que la ville à 15 minutes soit axée sur les quartiers, il s'agit avant tout d'un concept destiné à être déployé à l'échelle d'une ville de manière intégrée et à long terme. Si ce n'est pas le cas, parce qu'une partie de la ville ou un quartier accueille avec enthousiasme cette idée et la met en œuvre et que ce n'est pas le cas dans les zones environnantes, cela peut entraîner des problèmes et des déséquilibres. Par exemple, limiter la circulation dans un quartier peut créer de nouvelles congestions dans un autre, et miser à fond sur une rue ou un quartier en particulier peut le rendre si attrayant qu'il devient inabordable pour y vivre ou y entreprendre, obligeant ainsi certains groupes à se réfugier ailleurs. Ces tendances sont entre autres observables dans les Superblocks de Barcelone, pourtant habituellement glorifiés.<sup>65</sup> Cela a conduit la ville de Barcelone à décider, au fur et à mesure de l'avancement du projet, de passer d'une approche strictement locale (à l'intérieur des limites de chaque quartier) à une vision plus large visant à réaliser des changements structurels dans la ville. Cette nouvelle approche se concentre principalement sur les axes verts continus ponctués de carrefours réaménagés en places publiques d'une superficie d'environ 2 000 m<sup>2</sup>.<sup>40</sup>

Une approche intégrée de la ville de proximité au niveau urbain et son efficacité dépendent également d'un engagement politique à long terme. Malgré le fait que ce soit principalement le développement urbain qui chante les louanges du concept, il est extrêmement important que les thèmes politiques, notamment l'économie locale, le développement (socio-) sociétal, le bien-être, etc., soient également développés en synergie.

### Des cadres juridiques et politiques appropriés

La mise en œuvre des principes de la ville de proximité implique également l'existence d'une base juridique et politique utilisable. L'usage mixte n'est actuellement pas encore évident au niveau de la parcelle dans le plan d'affectation du sol.<sup>41</sup>

L'utilisation temporaire ou l'expérimentation spatiale/programmation nécessite également une adaptation des politiques dans de nombreux cas afin de la faciliter.

Envisager la transformation de la ville sous l'angle du concept de proximité donne lieu à des interventions politiques plus radicales, telles que la désignation de quartiers à énergie positive, l'intégration des quartiers d'affaires ou la transformation des autoroutes en boulevards avec des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes.<sup>42</sup>

Pour mettre en place un cadre efficace, il est indispensable de s'accorder sur des définitions communes. Sans cela, le modèle de la ville de proximité risque d'être interprété et appliqué de manière divergente. À Bruxelles, cette question se pose à travers l'utilisation de terminologies variées des

<sup>41-42</sup> Pozoukidou, G.; Angelidou, M. Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. *Smart Cities* 2022, 5, 1356–1375.

### Les High Streets à Londres

À Londres, les équipements de proximité sont abordés à partir de la high street traditionnelle. Les high streets sont l'une des caractéristiques urbaines les plus distinctives de Londres. Bien que, peut-être en raison de leur omniprésence historique dans la ville, elles ne soient généralement pas explicitement associées à la ville à 15 minutes, elles en sont l'exemple type. Traditionnellement, ce sont des rues où l'on fait ses courses, où l'on rencontre ses voisins, où l'on sort manger un morceau ou boire un verre, et qui ont une forte fonction publique et commerciale. L'une des caractéristiques les plus appréciées par les usagers des high streets de Londres est qu'elles constituent un « one-stop-shop » ou un lieu « pratique » - il est donc essentiel de varier l'offre d'équipements et de services proposés. Un mélange d'infrastructures sociales, de commerces de détail et d'espaces de travail garantit de multiples raisons de visiter ces endroits locaux et accessibles. En conséquence, les entreprises des rues commerçantes sont soutenues par le nombre supplémentaire de visiteurs que ces lieux concentrés d'infrastructures sociales attirent. Un élément spécifique de ce cadre, qui a fait l'objet d'une attention croissante ces dernières années, est ce qu'ils appellent l'économie nocturne (nighttime economy) : les activités économiques opérées et les équipements utilisés le soir et la nuit, comme les restaurants, les bars, les clubs, les théâtres et d'autres formes de divertissement.<sup>43</sup>

différentes instances gouvernementales et communales dans leurs politiques et dans le développement des équipements. De la même manière, à Melbourne, l'absence de définition claire de la notion de « proximité » a été signalée comme un frein à sa mise en œuvre concrète.

### Concernant la stratégie de développement et les implications financières

Même si de nombreux principes de la ville du quart d'heure – notamment en matière de mobilité – se retrouvent dans les projets des communes et des promoteurs, leur mise en œuvre concrète reste complexe. L'un des défis majeurs est que le public cible d'un développement n'est pas toujours clairement identifié et difficile à anticiper. Il est donc recommandé de concevoir le projet et le processus de manière à ce que la finalisation de l'aménagement ne soit pas une étape définitive. Des ajustements et ajouts doivent pouvoir être réalisés au fil du temps, en fonction des usages et des besoins des habitants du quartier afin de garantir un développement résilient.

<sup>43</sup> Jain, M., & Bhatnagar, S.. Unravelling the concept of the 15-minute city – Could it render an equitable, healthy and sustainable London? Future of London (2022).

<sup>44</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111; IAE Paris, « White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions (2019).12 Victoria State

## 2.3. Domaines de la ville de proximité

Les valeurs élaborées ci-dessus soulèvent immédiatement la question de savoir exactement à quels domaines de la vie quotidienne s'appliquent celles-ci, dont les « besoins quotidiens » et « l'offre de base d'équipements et de services ». Dans la littérature académique, cette question est vague et sujette à interprétation à la lumière du contexte local spécifique et des divers groupes d'habitants.

Commençons par Moreno : pour lui, l'offre de base d'équipements devrait répondre à six fonctions sociales essentielles pour permettre de bien vivre dans la ville et d'avoir une qualité de vie élevée<sup>44</sup>.

1. **LIVING** : un habitat et une vie décentes
2. **WORKING** : travailler sans se déplacer (trop loin)
3. **SUPPLYING** : s'approvisionner auprès de fournisseurs locaux et en circuit court
4. **CARING** : pouvoir s'occuper de soi, sur le plan aussi bien physique que mental
5. **LEARNING** : accès à l'éducation et à la culture (actif)
6. **ENJOYING** : détente active et passive et loisirs, expérience (artistique) et possibilité de s'épanouir en harmonie et en résilience avec la nature.

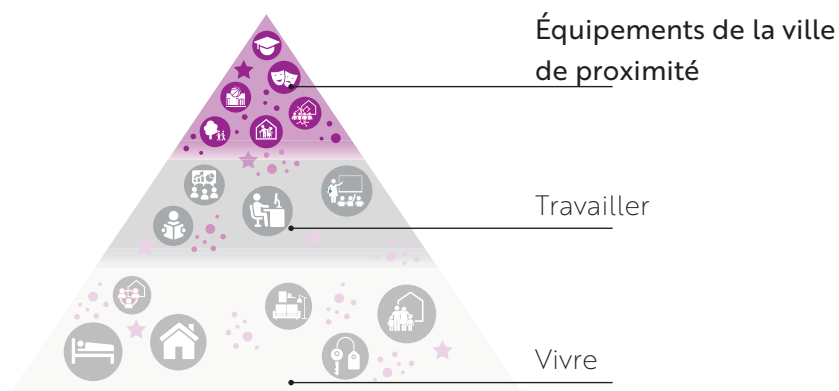
Ces six besoins fondamentaux apparaissent dans diverses définitions et descriptions, mais ne sont pas toujours univoques (y compris dans des articles de Moreno lui-même). Dans le contexte des équipements de la ville de proximité, les deux premières catégories, bien qu'incontestablement importantes, ne constituent pas le principal point d'attention. Cela se reflète également dans la pratique. Le logement n'entre généralement pas dans le cadre spécifique de la stratégie des 15 minutes – étant donné la stratification et la complexité de la question du logement dans de nombreuses villes, ce point est traité séparément. En outre, le travail n'est pas toujours inclus dans les études ou les applications dans les villes. En raison de la nature variée et spécialisée du travail de nombreuses personnes, Melbourne indique que l'emploi se situe souvent en dehors de leurs quartiers à 20 minutes et n'est donc pas concrètement inclus dans la politique de ville de proximité<sup>45</sup>. En outre, des recherches ont démontré que les gens sont généralement prêts à voyager plus longtemps pour leur travail (jusqu'à 30 minutes) que pour d'autres équipements locaux de base.<sup>46</sup> Cela dit, les équipements impliquent bien sûr aussi en soi un certain nombre d'emplois.

Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

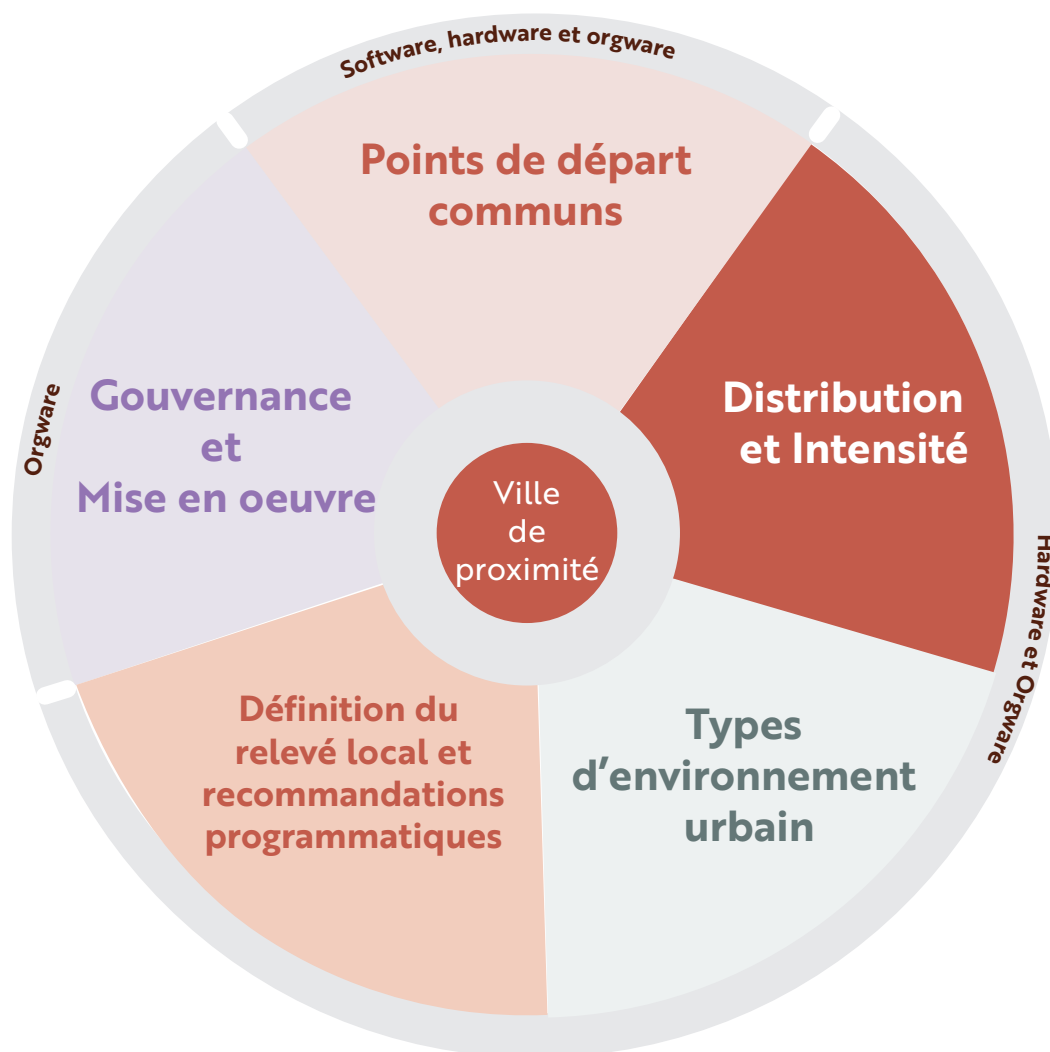
<sup>45</sup> Victoria State Government, PPlan Melbourne 2017-2050 (2017).

<sup>46</sup> Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', Cities (2022).

FIGURE 2. CADRE CONCEPTUEL DU MODÈLE DE VILLE DE PROXIMITÉ



Le cadre conceptuel montre comment la ville de proximité se situe dans les cadres théoriques existants, les structures politiques et l'objectif plus large.



Ainsi, si nous ne tenons pas compte des fonctions de base du logement et du travail dans le contexte de cette étude, il nous reste quatre catégories : l'approvisionnement (supplying), les soins (caring), l'apprentissage (learning) et les loisirs (enjoying). Ces catégories « liées à l'usage » sont comparables au concept d'infrastructure sociale. L'étude de Metrolab sur la création d'infrastructures sociales définit cet aspect comme suit : « Des espaces et des équipements construits qui permettent la vie communautaire et l'expérience publique de la ville, tout en fournissant un type spécifique de bien social (enseignement, culture, loisirs, alimentation, sports, autonomisation, etc.). »<sup>47</sup> Il s'agit donc d'écoles, de bibliothèques, de parcs et de piscines, ainsi que de marchés et de librairies, par exemple. L'utilisation du terme « infrastructure » implique donc déjà la perspective des équipements sociaux en tant que réseau urbain, ce qui est tout à fait conforme aux idées de la ville de proximité polycentrique. Si les infrastructures physiques de la ville, telles que le réseau routier, les câbles et les conduites, retiennent souvent l'attention, le rôle de l'infrastructure sociale est souvent négligé. Cependant, investir dans ces infrastructures sociales (les concevoir, les construire, les programmer et les entretenir correctement) peut enrichir la vie sociale et communautaire d'une ville et contribuer à lutter contre l'isolement, la déconnexion et la ségrégation.<sup>48</sup>

Conformément au principe selon lequel une stratégie de ville de proximité doit toujours s'adapter au contexte et aux circonstances locales, il convient de noter qu'il n'existe pas de liste définitive de ce que sont exactement les équipements de base. De nombreuses villes citent des exemples, mais ajoutent toujours « etc. » pour ne pas être exclusives. Bien entendu, certains domaines reviennent toujours - il s'agit en quelque sorte d'une traduction plus pratique des fonctions sociales de base, mais ils se rapportent principalement aux domaines politiques connus des autorités. Il s'agit ici de déterminer ce qui doit relever de l'offre de base d'équipements dans le contexte de la ville de proximité, et quels sont les équipements qui desservent une zone plus large de la ville. C'est aussi une question que la région bruxelloise doit trancher dans son propre contexte.

- **Soins et bien-être** : centres communautaires, centres de santé, psychologues, etc.
- **Enseignement** : écoles primaires, parfois enseignement secondaire et supérieur, etc.
- **Sports et jeux** : aires de jeux, sports de plein air, gymnases, etc.
- **Culture et arts** : bibliothèque, musée, cinéma
- **L'approvisionnement** : certains commerces de base ou une concentration géographique de ceux-ci.

Dans certaines villes, l'approvisionnement est considéré comme des services faisant partie de la ville de proximité (voir encadré sur la high street de Londres).

Il est intéressant de noter qu'une étude américaine menée à New York - d'un point de vue relatif, une ville à 15 minutes dans une certaine mesure en raison de sa forte densité - a démontré que dans les quartiers où le plan d'affectation du sol autorisait davantage d'activités commerciales, une meilleure combinaison d'équipements de base émergeait naturellement.<sup>49</sup> L'encouragement de l'esprit d'entreprise local est également explicitement mentionné comme une ambition dans le modèle Superblock de Barcelone.<sup>50</sup> Dans le cas du programme d'équipements pour le Central Innovation District de La Haye, on remarque immédiatement qu'il ne s'agit pas seulement d'équipements sociaux, mais aussi, dans une certaine mesure, d'équipements commerciaux. Le commerce de détail n'est explicitement pas inclus dans le programme de Den Haag (il est fait référence au mémorandum sur le commerce de détail à l'échelle de la ville, comme mentionné plus haut), mais les services commerciaux, l'hôtellerie et la remise en forme le sont.<sup>51</sup>

### Une interprétation plus large des équipements publics

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, certaines catégories viennent immédiatement à l'esprit lorsque l'on parle d'équipements sociaux : l'enseignement, les soins et le bien-être, les sports. Il s'agit souvent de domaines dans lesquels les autorités assument une responsabilité historique pour la fourniture de ces équipements. Ces dernières années, cependant, nous avons assisté à un élargissement de ce que l'on considère comme des équipements d'intérêt collectif. C'est ainsi qu'un nombre croissant de politiques sont mises en place dans le domaine des arts et de la culture : mise à disposition de bibliothèques, de salles de cinéma, de musées, de scènes pop, etc. Alors qu'à l'origine, il s'agissait principalement d'une expérience plus passive de l'art, l'accent est désormais de plus en plus souvent mis sur la production créative sous la forme, par exemple, d'ateliers et d'espaces de studio abordables. Les arts et la culture sont également utilisés dans certains cas pour renforcer le caractère local d'un quartier ou pour contribuer à la transformation d'une zone particulière.

### Espace libre

L'espace libre est un concept relativement nouveau dans le discours sur l'espace et les équipements urbains. Il s'agit en fait d'espaces qui n'ont délibérément pas encore été aménagés et qui sont susceptibles d'évoluer avec leurs utilisateurs et le temps. Il est donc important que les lieux ne soient pas conçus jusqu'à la dernière brique, afin de donner aux résidents et aux utilisateurs la possibilité de façonner eux-mêmes un lieu.

47-48 Metrolab series, La fabrique de l'infrastructure sociale (2022).

49 Ratti, C. et Salazar-Miranda, A., « Can 15-minute cities work in America? » dans : Bloomberg CityLabm 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/>

50 Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

51 Sweco, Onderzoek voorzieningsprogramma Central Innovation District Den Haag (2023).

**SOIGNER**



**APPROVISIONNER**



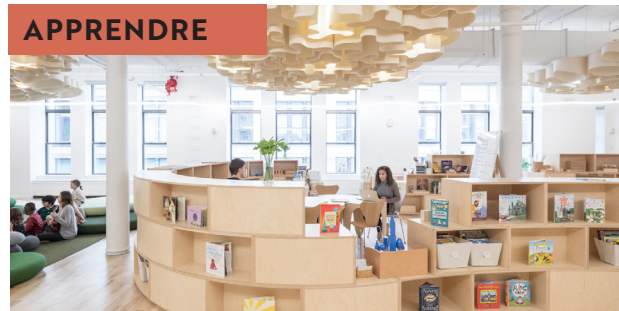
**TRAVAILLER**



**VIVRE**



**APPRENDRE**



**SE DIVERTIR**



Dans ce contexte, la commune d'Amsterdam s'est engagée depuis plusieurs années à intégrer l'espace libre dans ses politiques urbaines. Ici, l'espace libre est défini comme une large palette de lieux non commerciaux où les gens peuvent se rencontrer, expérimenter, réfléchir et s'engager pour des causes sociales. L'espace libre peut inclure des espaces bâtis ou non bâtis, des événements pop-up à petite échelle aux initiatives de culture nocturne, et de l'agriculture urbaine aux espaces de liberté. Le dénominateur commun est qu'ils sont nés de la base, façonnés collectivement par les citoyens, les organisations de la société civile et d'autres partenariats. Ce qui est intéressant dans l'approche d'Amsterdam, c'est qu'elle inclut également dans cette rubrique un certain nombre d'équipements de quartier, en plus des piliers classiques comme la verdure et la culture : salles de proximité et maisons de quartier, mais aussi centres de jeunesse, équipes parents-enfants, fermes pour enfants et bâtiments pour jeux.

C'est aussi dans cette optique que l'étude « Broedplaatsen » a également été réalisée récemment à Bruxelles par Architecture Workroom Brussels<sup>52</sup>. Dans ce contexte, nous pouvons mettre en évidence l'initiative pour des Infrastructures communautaires en tant qu'incubateur à Bruxelles. Il s'agit d'un programme destiné à renforcer la coopération au sein de la communauté néerlandophone de Bruxelles en optimisant l'utilisation d'infrastructures partagées. Soutenu financièrement par les autorités flamandes, ce programme vise à encourager la coopération entre les secteurs, à promouvoir le partage des ressources et à soutenir une croissance innovante et durable. L'un des concepts clés de cette initiative est l'idée de « Broedplaatsen » (lieux de développement), explorée dans une étude réalisée par Architecture Workroom Brussels. Contrairement aux espaces traditionnels conçus pour un usage spécifique (tels qu'une salle de sport ou un théâtre), les Broedplaatsen sont des infrastructures sociales dynamiques. Il s'agit d'espaces flexibles où les communautés locales et les organisations se réunissent pour créer de nouvelles formes de collaboration et relever les défis sociaux de la ville. Ces lieux combinent l'infrastructure physique (les briques) et la collaboration humaine (les personnes) pour favoriser l'innovation et la résilience.

### **Espace pour respirer dans la ville : répondre à un besoin latent de calme et de réflexion**

Le quatrième pilier de l'espace libre tel qu'Amsterdam le conçoit est l'« espace pour respirer », une catégorie qui peut être considérée à la lumière d'un contre-mouvement de toute activité dans la ville. Objectif : garantir des lieux de tranquillité et de calme dans la ville. Des lieux où il ne se passe en fait rien. Il s'agit par exemple de lieux de rencontre dans la nature et de lieux de réflexion au bord de l'eau, ainsi que de lieux de baignade publics dans des eaux naturelles. Cela peut d'une part être considéré comme une réaction à la

vie urbaine trépidante et rapide et renvoyer de l'autre à une vision plus inclusive de l'urbanisme, dans laquelle les autorités urbaines devraient également fournir des lieux peu stimulants à ceux qui en ont besoin. Dans ce contexte, la commune d'Utrecht a officiellement défini ce qu'elle a appelé « la ville ralentie » comme l'un des six profils de ville (fers de lance) dans sa Ruimtelijke Strategie 2040. Il s'agit d'un résultat direct de la participation et de l'engagement des riverains dans le cadre de l'élaboration de la Omgevingsvisie d'Utrecht, qui n'incluait pas ce thème à l'origine. En plus de structures sociales plus régulières permettant de créer des liens et des lieux plus dynamiques avec de l'animation, ils s'engagent spécifiquement à créer et à faciliter des lieux de tranquillité. Des espaces publics verts pour se calmer, se rafraîchir, se rencontrer et se détendre. Utrecht considère ici la marche et le vélo non seulement comme un moyen de transport pratique (pour les déplacements domicile-travail), mais aussi comme un moyen de séjourner et de se promener dans la ville. Non seulement c'est bon pour la santé, mais la marche et le vélo revêtent aussi une composante sociale, ce qui permet la participation de chacun.

Il convient de noter que si la « ville ralentie » est incluse dans la stratégie spatiale des villes mentionnées, elle n'a pas encore été développée de manière très concrète en termes de stratégies et d'instruments. Néanmoins, Amsterdam et Utrecht envoient un signal fort en ancrant politiquement l'ambition de créer des lieux de tranquillité dans la ville, en particulier à une époque où le stress, l'épuisement, la surstimulation et le problème plus général de burn-out sont courants au sein de la population (urbaine) mondiale. Cela incite également Bruxelles à envisager ce principe pour la ville de proximité et à développer des instruments permettant aux Bruxellois de « s'évader » de la ville pendant un certain temps à deux pas de leur domicile. Ici, un lien peut être établi avec la vision urbaine du paysage et les directives pour les espaces verts et les espaces publics dans la ville, comme l'a fait la ville de Rotterdam dans la vision Ontwikkelvisie en -Strategie Oostflank 2040 récemment adoptée.

52 <https://www.architectureworkroom.eu/nl/projects/5144/broedplekken-in-brussel>

53 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111. Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111

## 2.4. Piliers de la ville de proximité

La ville de proximité se traduit plus concrètement par quelques piliers mentionnés par Moreno et al. pour atteindre une qualité de vie urbaine élevée pour tous les habitants : la densité, la proximité et la diversité<sup>53</sup>. Ces piliers (de la ville à 15 minutes ou de la ville de proximité dans le contexte bruxellois) sont brièvement abordés.

### 2.4.1 Densité

La densité est généralement définie comme le nombre de personnes par km<sup>2</sup>. Dans le cadre de la ville de proximité, elle renvoie toutefois à une notion plus qualitative : il s'agit de déterminer le nombre optimal et minimal de personnes qu'un territoire peut accueillir afin d'assurer un équilibre entre l'offre d'équipements, de commerces et de services, leur utilisation effective et la qualité de vie. À ce titre, la densité de population est étroitement liée à la concentration et à la diversité des activités, des fonctions urbaines et des établissements présents dans une zone donnée.

Le rapport entre la densité et l'offre d'équipements et/ou services doit être envisagé dans une perspective de durabilité sociale, environnementale et économique. Elle constitue une condition essentielle pour soutenir des solutions locales et de proximité, telles que l'approvisionnement énergétique ou alimentaire, la mutualisation des espaces et l'usage multifonctionnel du bâti. Comme le souligne le cahier Densité urbaine élaboré par Perspective, la densité ne peut être réduite à un indicateur quantitatif : elle doit être pensée en lien avec la qualité des usages, la morphologie urbaine, les espaces publics, la santé et le bien-être des habitants.

La densité des habitants est également indissociable d'une répartition équilibrée des équipements à l'échelle de la ville, avec un objectif explicite d'équité sociale et territoriale. Le modèle de la ville de proximité vise à réduire les inégalités entre les quartiers en garantissant un accès équitable aux ressources, aux services et aux infrastructures. À cet égard, les travaux de Spatial Justice in Practice (TU Delft) montrent que la densité des habitants et habitantes joue un rôle fondamental pour assurer une distribution juste et accessible des équipements au bénéfice de toutes les communautés.

Les quartiers aujourd'hui sous-dotés doivent dès lors être considérés comme prioritaires dans la réalisation des équipements, des espaces verts et des infrastructures, afin de créer des conditions d'égalité d'accès et de renforcer les opportunités pour la communauté locale. La ville de proximité ne peut toutefois être envisagée comme une

approche isolée : elle s'inscrit dans un réseau urbain plus large, articulé à différentes échelles – communale, métropolitaine et régionale. Le lien entre quartiers à forte et à faible densité d'habitants et d'habitantes est dès lors crucial, afin d'éviter à la fois la surconcentration de population sans équipements suffisants et la densité trop faible de personnes privant certains territoires de services de base.

Ainsi, au-delà de la densité, la proximité constitue un principe structurant complémentaire : elle garantit que les équipements locaux sont répartis de manière équilibrée, accessibles et adaptés aux besoins réels des habitants, contribuant à une ville plus équitable, vivable et durable.

### 2.4.2 Proximité

La **proximité**, c'est la possibilité de satisfaire ses besoins essentiels à deux pas de son domicile, ce qui permet d'utiliser le gain de temps de déplacement pour d'autres activités. Dans de nombreux cas, il s'agit de la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo dans le quartier. « Cette dimension est non seulement essentielle pour aider les villes à réduire le temps perdu dans les déplacements domicile-travail, mais aussi pour diminuer les impacts environnementaux et économiques de ces activités. » selon Moreno<sup>54</sup>.

Ici, le quart d'heure – qui a donné son nom au concept des 15 minutes – s'applique généralement comme le délai standard et maximal en ce qui concerne la proximité des équipements de base, mais différentes villes utilisent des délais différents (voir également Partie II, 2.3.).

Les Superblocks de Barcelone reposent sur un système de grille avec des « cellules » d'environ 400x400 mètres dans la majeure partie du centre, au sein desquelles la mobilité active, comme la marche et le vélo, est la priorité. Une personne moyenne non handicapée parcourt une distance de 400 mètres en 5 minutes environ à pied et en 1 à 2 minutes à vélo. Le point de départ est qu'il y a un arrêt de bus à chaque coin de rue (c'est-à-dire tous les 400 mètres). Dans d'autres parties de la ville, la structure urbaine est différente, ce qui se traduit par des dimensions et des unités de temps différentes du Superblock.<sup>55</sup>

Utrecht utilise un concept plus large : sous la dénomination de « ville à dix minutes », elle différencie différentes modalités et durées. En ce qui concerne les espaces verts, le point de départ est, par exemple, qu'il faut avoir une vue sur un espace vert (dans les jardins ou dans la rue) depuis son habitation. En cinq minutes de marche, il faut pouvoir accéder à un jardin public ou à un parc de quartier. En dix minutes de marche, il faut pouvoir accéder à un parc communal. En cinq minutes de vélo, il faut pouvoir accéder à un coin vert. En dix minutes de vélo, il faut pouvoir rejoindre des zones vertes

<sup>54</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111. Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111

<sup>55</sup> Mueller, N. et al., 'Changing the urban design of cities for health: the superblock model', Environmental International (2020).

<sup>56</sup> Gemeente Utrecht, Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad (2021).

<sup>57</sup> Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

<sup>58</sup> La Ville à 10 minutes [https://bxlgis.brussel.be/#/context/10\\_min\\_city](https://bxlgis.brussel.be/#/context/10_min_city)

plus importantes autour de la ville. Si on souhaite visiter des endroits plus éloignés dans le pays, il faut pouvoir avoir accès à un bus, tram ou train en 10 minutes.<sup>56</sup>

En tant que ville du quart d'heure, Paris part du principe que les équipements de base de la vie quotidienne doivent être accessibles en 15 minutes à pied ou en 5 minutes à vélo (dans un sens). Cette durée n'a guère de justification concrète, mais elle est considérée comme un temps de trajet logique et raisonnable pour accéder aux équipements de base.

Melbourne a adopté l'approche traduite comme « quartiers à 20 minutes », dans laquelle la plupart des besoins de base peuvent être satisfaits en 20 minutes à pied, à vélo ou en transports publics (aller-retour). Ce faisant, la ville opère une distinction explicite entre ce qu'elle appelle déplacements vers le travail et les déplacements locaux. Ce dernier type de déplacement est lié au temps de déplacement pour accéder aux services, aux activités sociales et récréatives (telles que le sport et le shopping), ainsi qu'aux affaires personnelles et à l'éducation – et il est donc le plus directement lié à la ville de proximité. Alors que les déplacements vers le travail se font principalement aux heures de pointe, le local travel s'effectue tout au long de la journée. Cette approche offre une perspective plus globale sur la création d'une offre d'équipements appropriés à proximité.<sup>57</sup>

À Bruxelles, cette approche d'intégration de l'accessibilité par des distances spécifiques dans la planification urbaine s'inscrit dans les efforts d'amélioration des services locaux et de la répartition spatiale des ressources. La ville de Bruxelles a déjà appliqué le concept de ville de proximité, recommandant un temps de marche maximum de 10 minutes pour accéder aux équipements. Un outil permettant de cartographier les équipements locaux a été développé pour « la ville à 10 minutes ». Dans ce que l'on appelle la « ville à 10 minutes », elle souhaite obtenir une vue d'ensemble de l'offre et de la demande de toutes sortes d'équipements afin de les regrouper aux bons endroits. Cela peut aider les administrations locales à définir leurs politiques en matière de planification spatiale et de mobilité. Le modèle de la Ville de Bruxelles est basé sur une vitesse de marche inclusive de 4,3 km/h et applique des temps de parcours différents selon le type d'équipements pour correspondre à la réalité de l'utilisation (5/10/20 minutes)<sup>58</sup>.

La motivation derrière la dimension temporelle choisie n'est pas toujours expliquée, mais nous pouvons supposer que le nombre de minutes choisi est perçu comme approprié par rapport à la densité et la longueur des déplacements, liés notamment à la structure urbaine de la ville en question. Idéalement, un temps de trajet approprié, « raisonnable », devrait être déterminé en collaboration avec les communautés locales – les utilisateurs et utilisatrices sont, en effet,

les mieux placés pour savoir quelle distance ils sont prêts à parcourir pour faire quoi<sup>59</sup>.

Il est néanmoins important de ne pas se laisser aveugler par un nombre précis de minutes, car il ne s'agit, en fin de compte, que d'un moyen d'atteindre un objectif : améliorer la qualité de vie quotidienne des habitants de la ville en rapprochant les équipements essentiels. Il s'agit surtout d'axer la stratégie sur ce qui est approprié et nécessaire pour un lieu spécifique et les personnes qui y vivent et y travaillent. Ainsi, « là où la ville de 15 minutes n'est pas opérationnalisable » - comme dans certaines villes américaines entièrement construites autour de la voiture - « changer une ville de 40-minutes dans une ville de 35 minutes en vaudrait déjà la peine. »<sup>60</sup> Certains chercheurs affirment également que l'on peut se demander s'il est vraiment valable de fixer un objectif en matière de temps de trajet, et qu'il s'agit là d'un sujet important qui doit faire l'objet de recherches plus approfondies.<sup>61</sup> Bien entendu, cela est également lié au fait que tout le monde n'est pas en mesure de parcourir la même distance dans la même unité de temps et/ou de la même manière, compte tenu des différentes contraintes de mobilité.

Le concept de proximité va au-delà de la distance physique entre deux points : il s'agit aussi tout autant d'une proximité culturelle ou émotionnelle. Ainsi, en ce sens, l'inclusion et l'appropriation sont également inhérentes à la caractéristique de proximité. Le conseiller national néerlandais pour le cadre de vie physique (Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving), Wouter Veldhuis, et l'éditeur Peter Franke associent donc également le concept à la confiance, à la réciprocité et à la communauté, comme points de départ d'un développement spatial équitable. « La proximité stimule l'utilisation active de l'espace public et contribue ainsi à la formation de la communauté. »<sup>62</sup>

### 2.4.3 Diversité

La **diversité**, c'est la ville à 15 minutes qui vise à donner de l'espace à deux formes de diversité : d'une part, des quartiers avec une variété de fonctions et d'équipements dans les six catégories de base, et d'autre part, une diversité au niveau des populations et des cultures. Dans ce modèle, la diversité – et donc des quartiers et des communautés diversifiés et mixtes – est considérée comme l'un des principaux moteurs des dimensions de densité et de proximité. Elle est également associée à une meilleure qualité de vie, à une participation et un engagement accrus des résidents, à une stimulation de l'économie locale, à une continuité de la valeur des biens immobiliers, à des possibilités d'amélioration des services proposés par les communes et à un renforcement du capital social en général.<sup>63</sup> Ici, il est important que la diversité se traduise à différentes échelles : non

59 C40 Cities & ARUP, 'Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

60 Carvalho, T., et al. (2025). Assessing the readiness for 15-minute cities: a literature review on performance metrics and implementation challenges worldwide. *Transport Reviews*.

61 Bruno, M., Monteiro Melo, H. P., Campanelli, B. & Loreto, V. (2024). A universal framework for inclusive 15-minute cities. *arXiv:2408.03794*.

62 Veldhuis, W. et Franke, P., *Onderweg naar de rechtvaardige stad* (2024).

63 Nabil, N. A. & Eldayem, G. E. A. . Influence of mixed land-use on realizing the social capital. *HBRC Journal*, 11(2), 285–298 (2015).

seulement celle du quartier, mais aussi celle du bâtiment et de la ville.

Le respect de ces caractéristiques peut créer un mélange équilibré de fonctions de base réparties uniformément dans la ville, renforçant ainsi le tissu social urbain. Ce qui signifie que travailler sur la ville de proximité, c'est aussi travailler sur la ville polycentrique. Les villes dotées d'un centre dominant peuvent, d'une certaine manière, donner l'apparence d'une identité unifiée. En ce sens, on pourrait affirmer qu'elles n'intègrent pas suffisamment la nature multidimensionnelle de leur vie urbaine, ce qui nuit au sentiment d'appartenance. Or, le modèle de la ville à 15 minutes vise aussi à créer des quartiers qui répondent aux besoins des différentes cultures de la ville.

## 4. SUITES

Les concepts, éléments structurants et défis abordés dans ce volet, associés aux résultats du benchmark, constituent la base des volets suivants. Cette base **est** comparée à la situation actuelle à partir d'analyses SIG (volet B), puis approfondie en lien avec les pratiques politiques en vigueur dans la région bruxelloise (volet C). Cela **permet** de formuler des principes concrets pour la conception et le développement, ainsi que des points d'attention pour l'élaboration future de la stratégie « Vers une Ville de proximité pour la Région bruxelloise » (volet C).

Il est recommandé d'organiser le processus et la conception de manière à ce que la finalisation d'un développement de quartier ne soit pas considérée comme une étape définitive. Des ajouts et adaptations doivent pouvoir être intégrés au fil du temps, en fonction des usages (souhaités) des habitants du quartier.



# **PARTIE 2 RÉFÉRENCES : APPLICATIONS DU CONCEPT DE LA VILLE DE PROXIMITÉ AU NIVEAU INTERNATIONAL**

# 1. INTRODUCTION

Le cadre théorique expose la théorie et les principes du développement de la ville de proximité. Plusieurs interprétations urbaines ont été abordées pour la définition des équipements de proximité. Dans la partie 2- synthèse des références, l'étude se poursuit à travers l'analyse des outils d'opérationnalisation de la ville de proximité dans d'autres villes.

La partie 2 - références se divise en 3 trois chapitres :

**2. Les outils pour la ville de proximité en devenir** - aborde le point de départ de l'élaboration d'une stratégie en matière d'équipements de proximité : la cartographie de l'état actuel des équipements, leur proximité souhaitée et leur priorité de mise en œuvre. Ce chapitre examine les outils quantitatifs et planologiques pour identifier les besoins en équipements, d'une part et les outils qualitatifs en impliquant les (futurs) utilisateurs, d'autre part.

**3. Nouvelles façons de réfléchir aux équipements** - aborde trois manières de réaliser les équipements de proximité dans une ville de plus en plus dense, où l'espace se raréfie. Ce chapitre conclut que le développement des équipements doit être envisagé dans une perspective plus large et plus intégrée.

**4. Gouvernance et financement de la ville de proximité** présente différentes approches de gouvernance et de financement publics, publics-privés et de la coopération public-collectif autour des équipements.

À cette fin, nous avons examiné une large sélection de villes, afin de représenter l'éventail des travaux menés par rapport à l'objectif de la ville de proximité et le rôle des équipements dans la ville de proximité. Les villes ont été sélectionnées de différentes manières : sur la base de leur « réputation » et de leur expérience en tant que ville de proximité ou ville à 15 minutes (comme Paris, Melbourne, Barcelone et Portland), parce qu'elles appliquent des instruments spécifiques pour la réalisation d'équipements (de proximité) (comme La Haye, Amsterdam, Utrecht, Gand et Vienne), ou en raison d'une orientation spatiale-programmatique étroitement alignée sur les ambitions de la Région bruxelloise en matière de NIL (les high streets londoniennes). Toutes ces villes donnent un aperçu de la manière dont la ville de proximité pourrait prendre forme en Région bruxelloise et des instruments qui peuvent être utilisés à cette fin.

Pour l'instant, cette étude établit uniquement le lien avec

les pratiques actuelles de la Région bruxelloise, sur la base de l'analyse de la situation actuelle et du feed-back du comité consultatif. Le lien avec la Région bruxelloise sera plus explicite dans le volet B - Situation existante et C- Recommandations stratégiques de cette étude.

# 2. OUTILS POUR LA VILLE DE PROXIMITÉ EN DEVENIR

## 2.1 Cartographie de l'offre et de la proximité des équipements

De nombreuses villes se tournent vers les outils numériques et les données (SIG) pour cartographier l'offre en équipements existante et leur accessibilité. Cette question a fait l'objet d'une étude approfondie de la part de la ville de Bruxelles.

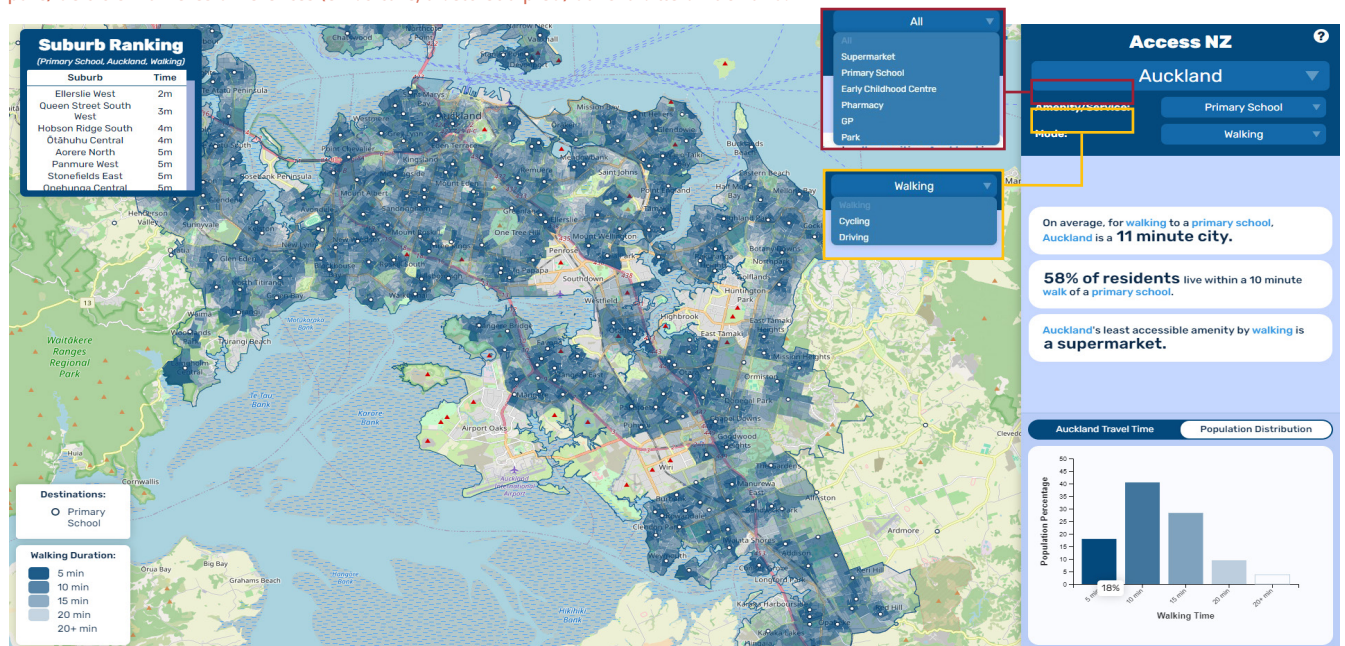
La ville de Bruxelles a analysé 60 services locaux, regroupés en quatre thèmes principaux. Une analyse géostatistique a ensuite été réalisée en superposant les zones accessibles à pied (4,3 km/h) ou à vélo (11 km/h) en 10 minutes (isochrones) pour chaque destination. Il en résulte un score global pour la disponibilité des services locaux à chaque point de la ville de Bruxelles. (Pour des conclusions détaillées, veuillez vous référer à leur étude<sup>1</sup>).

Plusieurs exemples supplémentaires sont présentés en guise d'introduction : la Nouvelle-Zélande qui a réalisé cet exercice au niveau national, l'Australie et la ville de Portland (Oregon, États-Unis - voir figure 3).

À Melbourne, l'Université de Canterbury a analysé des zones urbaines de taille moyenne à grande du pays afin de comprendre comment les habitants accèdent actuellement à l'éducation, aux soins de santé, aux espaces verts/récréatifs, à la nourriture et à d'autres services essentiels. Elle a conçu un tableau de bord interactif, évaluant les zones urbaines afin d'examiner l'accessibilité des équipements de proximité dans les mailles statistiques de base<sup>2</sup> (la plus petite unité géographique du recensement néo-zélandais) (Fig. 3). À cette fin, des réseaux biométriques pédestres, cyclistes et automobiles de NationalMap et des données des points d'intérêt (POI) ont été mis en correspondance pour déterminer les distances par rapport aux équipements de base. Le terme d'équipements de base désigne ici les supermarchés, écoles primaires, crèches, pharmacies, médecins généralistes et parcs. Ces analyses servent à alimenter les décisions politiques futures, sont utilisées pour prévoir l'impact des projets proposés et suivre les progrès accomplis par le développement de la ville. Dans son « Comprehensive Plan 2035 », la ville de Portland a adopté l'idée de la ville de proximité en plaçant la

FIGURE 3. LA RÉFÉRENCE EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ

Les outils montrent comment atteindre six types d'équipements différents (supermarché, école primaire, crèche, pharmacie, médecin généraliste et parc) de trois manières différentes (en voiture, à vélo et à pied) dans la ville d'Auckland.



Source : Extrait de « The x-minute city, online platform ». <https://projects.urbanintelligence.co.nz/access-nz/>

<sup>1</sup> Géoportail de la Ville de Bruxelles, <https://www.bruxelles.be/geoportail>.

<sup>2</sup> Maille statistique de base : Leur taille varie d'une portion d'îlot urbain à de vastes zones rurales. Chaque maille statistique de base est adjacente à une autre, de manière à couvrir l'ensemble du territoire

néo-zélandais, jusqu'à la zone économique de 200 milles (environ 320 kilomètres). Les mailles statistiques de base sont regroupées pour former des zones géographiques plus larges, comme les area units, les autorités territoriales ou les conseils régionaux. New Zealand Standard Areas Classification, Statistics New Zealand, 1992

recherche de « quartiers autosuffisants » au centre de ses préoccupations. Pour cela, la ville a mis au point un « index de la ville de 20-minutes » pour mesurer l'accessibilité des équipements, des commerces et des services de proximité. Cela lui permet de savoir dans quels domaines les quartiers sont bien desservis et dans quels domaines des efforts et des investissements supplémentaires sont nécessaires. La ville a adopté une perspective dite d'équité, dans laquelle les décisions d'investissement à l'échelle de la ville sont testées à l'aune du bénéfice et de l'impact de certains investissements, de l'investisseur même et du décideur. Lors de l'examen des niveaux d'accessibilité des équipements, une attention particulière est accordée aux quartiers mal desservis et sous-représentés. Le terme « mal desservi » désigne ici les personnes et les lieux qui ont un accès limité aux équipements et aux services en raison de politiques et de pratiques antérieures. Le terme « sous-représenté » vise plutôt à reconnaître que certaines communautés locales (souvent composées de personnes de couleur et à faibles revenus) n'ont pas eu et n'ont toujours pas suffisamment voix au chapitre dans le développement de (leurs) quartiers - et donc des équipements qui s'y trouvent.

## 2.2 Établir une hiérarchie dans les niveaux d'équipements

Lors de l'élaboration d'une stratégie visant à atteindre un niveau d'équipements favorable au bien-être, il va de soi qu'il est essentiel de comprendre les besoins des habitants et des autres usagers d'un territoire. Il est tout aussi important d'identifier le caractère et la densité associés à chaque quartier, ainsi que la manière dont ceux-ci se traduisent en termes de niveau d'équipements et de stratégies pour le maintenir. Parmi les villes étudiées, différentes méthodes sont utilisées à cet effet ; nous en présentons ici quelques-unes.

Dans les « quartiers autosuffisants » de Portland, différents types de centres compacts sous-tendent le développement (Fig. 4), chacun avec sa propre combinaison de principes spatiaux et d'équipements sociaux et commerciaux. Cela comprend les magasins et les entreprises (supermarchés, restaurants, marchés, magasins, etc.), les équipements sociaux (bibliothèques, écoles, centres communautaires, églises, temples, etc.), les possibilités de logement, les cliniques, les centres de travail et les parcs ou autres lieux de rencontre publics. La ville distingue les types de centres suivants, des plus grands aux plus petits :

- › **Centre-ville** : centre urbain principal avec des emplois et des équipements desservant l'ensemble de la ville et de la région, y compris des attractions majeures, des institutions culturelles prestigieuses, l'université et un centre d'affaires.

- › **Centre régional principal** : centre de mobilité offrant à l'ensemble de la ville des services sociaux à grande échelle et des possibilités d'emploi
- › **Centre-ville d'une petite ville** : centres plus petits avec une large zone de desserte, dotés d'équipements desservant la population au-delà des limites des quartiers et souvent adjacents à des pôles d'emploi.
- › **Centre de quartier** : centre local, souvent concentré le long d'une rue, avec un mélange de commerces, d'équipements collectifs et de logements. Des places et des parcs y facilitent les rencontres et les activités locales. Il s'agit également de petits centres de mobilité reliés aux quartiers environnants. Le postulat de départ est que chaque habitant de Portland vit à proximité d'un Centre de quartier - cette échelle est donc la plus pertinente pour la ville de proximité.

Ces centres sont soutenus et reliés par deux types de corridors. Les « corridors civiques » correspondent aux principales rues et boulevards de la ville. Ils sont considérés comme essentiels tant spatialement, à travers un aménagement spécifique, que de manière proactive, en utilisant ces rues pour des événements destinés à la communauté locale. Par ailleurs, il existe les « corridors de quartier », qui relient les différents quartiers et renforcent les centres de proximité. Ce sont également des rues le long desquelles se concentrent de nouvelles constructions résidentielles, à proximité des équipements locaux.

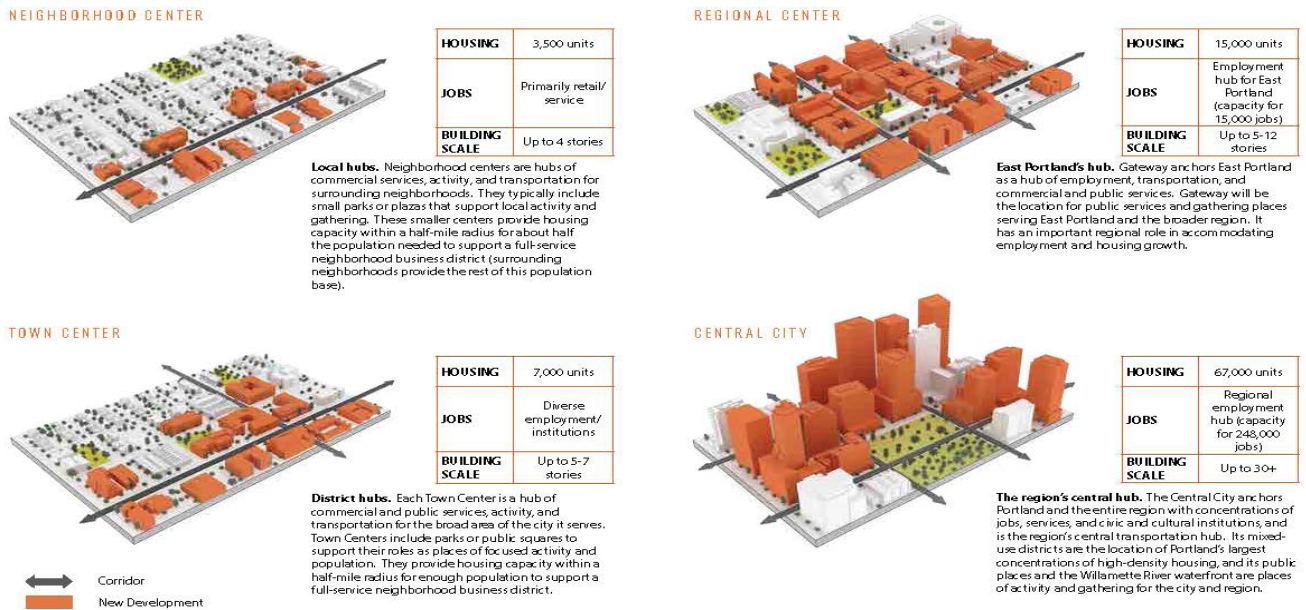
À Melbourne, on utilise une catégorisation similaire pour les équipements de proximité qu'à Portland. Ici, Les « Noyaux de quartier » sont un pilier de la création de la ville à 20 minutes. Il s'agit de rues commerçantes (« high streets ») et de liserés spécialisés avec des magasins, des cafés, des supermarchés de petite taille et des prestataires de services, des fonctions de proximité et des espaces publics de qualité.

Il est souligné que les opportunités et les caractéristiques varient d'un noyau local à l'autre, et que les communautés devraient jouer un rôle central dans leur développement. Les autorités locales bénéficient du soutien de la ville pour élaborer des plans directeurs pour ces noyaux.<sup>3</sup> Cette approche rejoint les principes des rues commerçantes londoniennes évoqués dans le cadre théorique, où la politique du nouveau maire Sadiq Khan en 2016 visait à construire une « ville pour tous et toutes ». Il mettait l'accent sur l'inclusion sociale et la valeur sociale, associées au bien-être économique, social et environnemental. Ces rues, véritables points centraux pour les équipements de proximité, permettent à 90 % des Londoniens de vivre à moins de 10 minutes à pied ou par un moyen de transport durable d'un commerce local. Près de 600 d'entre elles sont réparties dans Londres, intégrées au réseau urbain de pistes cyclables, lignes de bus et de métro, et fournissent un nombre important d'emplois.<sup>4</sup>

<sup>3</sup>Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

<sup>4</sup>Greater London Authority, 'High Street for All' (2017).

FIGURE 4. EXTRAIT DE PORTLAND : LA HIÉRARCHIE DES CENTRES : UNE COMPARAISON DES CENTRES



Source : Extrait de « 2035, comprehensive plan : Urban design direction, Municipality of Portland », 2023

En Région bruxelloise, les « high streets » londoniennes trouvent un équivalent dans certains NIL, tels que définis dans le PRDD : « Endroits identifiés par les habitants comme un centre local représentatif du quartier. Ils ne doivent pas être considérés comme exclusifs et strictement définis, mais comme des lieux où la vie locale se rassemble. »

La préservation et le renforcement de la spécificité et de l'identité des quartiers bruxellois sont essentiels pour un développement urbain durable et inclusif. Dans ce contexte, il existe également des dispositifs de planification visant spécifiquement le développement des quartiers, tels que les contrats de quartiers durables, les Contrats École, les contrats d'axe et les contrats d'îlot (CACI). Ces échelles permettent de redévelopper un quartier avec les habitants des quartiers visés. La méthode participative utilisée au sein des CACI combine une approche personnalisée de porte-à-porte avec des activités participatives traditionnelles telles que des ateliers et des réunions générales. En outre, des visites socio-techniques ont été introduites, avec la participation d'un sociologue et d'un expert en énergie (PEB). Cette approche permet d'obtenir des informations détaillées et approfondies sur les bâtiments et les rues et de fournir un diagnostic très détaillé de l'état des bâtiments et des priorités des habitants dans la zone définie.

Dans la ville de La Haye<sup>5</sup>, on distingue quatre environnements résidentiels différents : suburbain, urbain central, urbain mixte et urbain (Fig. 5). Chaque environnement résidentiel a son propre caractère, avec différents types de logements, tailles de ménages, groupes d'âge, degré de mixité et d'accessibilité aux transports publics avec des besoins spécifiques associés - et par conséquent ses propres normes

d'orientation.

Il s'agit souvent d'une version simplifiée des environnements résidentiels identifiés dans la vision plus large de la ville. La commune de La Haye note à ce propos que : « Malgré des différences parfois significatives dans le type de quartiers au sein de ces quatre environnements, la commune est arrivée à la conclusion que les besoins en équipements au sein des principaux environnements sont largement identiques. » Dès lors que les normes sont détaillées dans un programme d'équipements pour une zone, il est possible de les personnaliser et d'y inclure des éléments spécifiques. Utrecht, enfin, a adopté une approche légèrement différente - la ville choisit quatre orientations principales liées au type de développement qui aura lieu dans une zone (Fig. 6, p. 40) :

- 1. Préserver :** les zones existantes en mettant l'accent sur le renforcement des qualités, l'actualisation du niveau actuel des équipements et l'adaptation aux transitions comme le climat et l'énergie.
- 2. Valoriser :** croissance à l'intérieur d'une ville existante où il existe encore des possibilités de développement qui peuvent être satisfaites en partie par les équipements existants et en partie par la création de nouveaux équipements.
- 3. Transformer :** changement d'utilisation (par exemple, passage d'une utilisation monofonctionnelle à une utilisation mixte), où de nouveaux (types d') équipements devraient toujours être ajoutés avec un engagement en faveur d'un niveau équilibré d'équipements et d'une utilisation intelligente et multiple de l'espace.

<sup>5</sup> Normes indicatives de La Haye pour les équipements sociaux et les espaces verts, Commune de La Haye, 30 janvier 2024

FIGURE 5. EXTRAIT DE QUATRE TYPES D'ENVIRONNEMENTS RÉSIDENTIELS SELON LES NORMES INDICATIVES DE LA HAYE

### 1. Hoogstedelijk

Voor dit woonmilieu bestaat nog geen bestaande referentie in Den Haag<sup>3</sup>. Het Central Innovation District zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een hoogstedelijk woonmilieu. Op basis van de verwachte samenstelling van de bevolking en in welke mate die afwijkt van het centrum-stedelijk milieu zijn richtinggevende normen voor hoogstedelijk gebied opgesteld. In het voorzietingsonderzoek CID is per deelgebied gekeken hoe de verwachte bevolkingssamenstelling afwijkt.

#### Kenmerken van deze wijken:

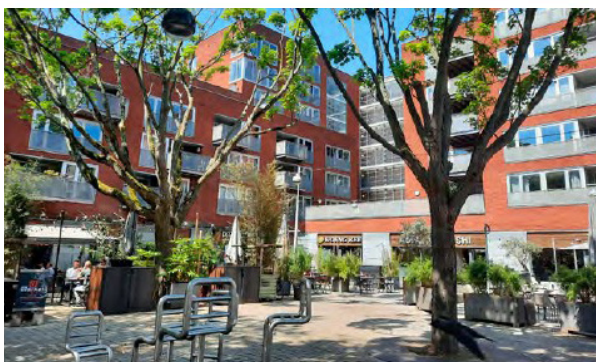
- Groot aandeel 25-45-jarigen en eenpersoonshuishoudens;
- Wonen midden tussen winkels, kantoren en (unieke) voorzieningen voor bewoners, bezoekers, werknemers en toeristen;
- Zeer veel drukte, veel te zien en veel te beleven op straat;
- Uitmuntend OV;
- Zeer hoge bebouwingsdichtheid, hoogbouw en functiemenging in gebouwen.<sup>4</sup>
- Verwachte gemiddelde huishoudensgrootte nieuwbouw van maximaal 1,7 per deelgebied. Dit varieert sterk per wijk.



### 2. Centrum-stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Zeeheldenkwaartier, Regentessekwartier, Transvaalkwartier, Schildersbuurt en Stationsbuurt. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Groot aandeel 25-45-jarigen en eenpersoonshuishoudens (55%);
- Vooral meergezinswoningen (88%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 1,94. Dit varieert sterk per wijk.
- Wonen tussen andere functies zoals in metropolaan milieu, maar met meer wonen en minder kantoren;
- Goede bereikbaarheid met het OV;
- Wonen in een levendige omgeving nabij het centrum van grote stad;
- Veel stedelijke voorzieningen, veel soorten (bijzondere) winkels en horeca en veel verschillende soorten bewoners en bezoekers;
- Appartementen dominant.<sup>5</sup>



### 3. Gemengd-stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Bomen- en Bloemenbuurt, Waldeck, Vruchtenbuurt, Valkenboskwartier, Loosduinen, Leyenburg, Bouwlust en Vrederust en Morgenstond. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Meest diverse leeftijdsopbouw en huishoudenssamenstelling van de drie milieus;
- 46% van de huishoudens bestaat uit één persoon;
- Sterke nadruk op meergezinswoningen (84%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 1,96;
- Rustige vooroorlogse woonstraten- en buurten in een levendige omgeving met winkels, wijkvoorzieningen en horeca relatief dichtbij het centrum van de stad;
- Stadswoningen, boven- en benedenwoningen met kleine tuinen;
- Woonfunctie dominant. Zowel wijken met hogere dichtheden en meer voorzieningen, als wijken met lagere dichtheden en veel groen;
- Bewoners hechten sterk aan autobereikbaarheid;
- Woonwijken uit de jaren 70 aan de rand van de stad met een mix van laag- en hoogbouw, zowel koop- als particuliere als sociale huur. Ook hier eigen voorzieningencentra aanwezig.<sup>6</sup>



### 4. Stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Wateringse Veld, Leidschenveen en Ypenburg. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Groot aandeel gezinnen (57%);
- Relatief veel kinderen (0-15 jaar) en 45-65-jarigen;
- Groot aandeel eengezinswoningen (74%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 2,73.
- Woonwijken met vooral eengezinswoningen met tuinen uit de jaren '60-'90 (laatste gebieden nog af te maken). Zeer kindvriendelijk. Bewoners op de auto georiënteerd;
- Winkelcentrum en basisvoorzieningen in de wijk;
- Woonbuurten met ruime opzet, veelheid aan openbare ruimte;
- In de oudere buurten veel sociale huurappartementen, de afgelopen jaren zijn eengezinswoningen toegevoegd;
- Bewoners georiënteerd op voorzieningencentra in de wijk, vanwege grotere afstand tot centrum.<sup>7</sup>



**4. Justifier** : nouveaux quartiers dans lesquels la plupart des équipements doivent être réalisés à partir de zéro. Cela implique des coûts élevés, d'où la nécessité de rester vigilant quant à la garantie d'investissements dans la ville existante.

## 2.3 Estimation des besoins en équipements de base

### TOP-DOWN

#### 2.3.1 Normes de référence pour les équipements d'intérêt général

Aux Pays-Bas, plusieurs villes utilisent depuis plusieurs années des normes de référence et/ou des lignes directrices pour les équipements sociaux, notamment les villes du G4 (Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht).

L'émergence de ces normes est liée à la croissance de la population et au développement à grande échelle de zones ces dernières décennies, qui créent une demande croissante d'équipements. Dans ce contexte, de nombreux pouvoirs locaux ont choisi de ne pas étendre la ville, mais de construire principalement dans la zone urbaine existante. Cela crée naturellement une pression accrue sur l'espace disponible, avec des fonctions multiples qui se « disputent » un nombre limité de mètres carrés. En raison de la crise du logement, l'accent a été mis ces dernières années sur la construction d'un nombre suffisant de nouveaux logements diversifiés pour faire face à la croissance démographique. En parallèle, l'accent était plutôt mis sur la préservation et la garantie de l'emploi et de la production dans la ville, alors que les équipements (suffisants) ont parfois été oubliés ou inclus trop tard dans le processus de développement.

La demande d'équipements n'est pas toujours concentrée dans les mêmes domaines en fonction des quartiers développés. Dans le cas d'Amsterdam par exemple, IJburg manquait d'équipements pour les arts et la culture et avait de longues listes d'attente pour les sports organisés, tandis que les équipements éducatifs n'étaient pas bien connectés par la mobilité active dans le quartier de Buiksloterham et qu'il était difficile de développer des équipements de soins de santé dans le quartier appelé Amstelkwartier.

L'émergence des normes de développement des équipements s'applique aussi sur les quartiers existants. Dans de nombreuses villes, il existe de grandes différences dans le niveau d'équipement des différents quartiers, ce qui a un impact sur la cohésion sociale et l'égalité des chances, entre autres. L'inégale répartition des équipements crée un besoin croissant de nouvelles stratégies et d'outils concrets pour garantir une offre suffisante et adaptée dans la ville. Dans ce contexte, les normes indicatives permettent d'anticiper les emplacements nécessaires dans les zones à développer. Elles servent à évaluer les relations entre les différents

programmes, à identifier les combinaisons à encourager et à soutenir de manière cohérente les demandes d'espace et d'investissement.

Le point de départ pour les normes de référence consiste ici à définir les catégories. Dans toutes les villes étudiées, les normes traitent spécifiquement des équipements sociaux<sup>6</sup>, bien que les domaines choisis ne soient pas toujours les mêmes en termes de définition et de nombre. Ceci est évidemment lié aux différentes délimitations des domaines stratégiques dans les différentes villes. Dans l'ensemble, il convient de noter que le nombre de catégories défini dans les autres villes est limité par rapport aux quatorze catégories actuellement utilisées par la TFE. Les thèmes récurrents sont l'éducation, les soins de santé, le bien-être, les arts et la culture, les sports, les jeux et les espaces verts/publics. À Amsterdam, l'accent est mis sur les soins et le soutien social (Fig. 7), tandis que La Haye et Utrecht adoptent une interprétation plus large. La sélection est basée, d'une part, sur les équipements pour lesquels la commune a un rôle et/ou une obligation légale et dont les besoins peuvent être liés au nombre d'habitants d'un quartier ou d'une zone de développement.

#### Les Normes de référence

L'établissement de normes de référence pour les services publics contribue à promouvoir un accès équitable. Il soutient également des politiques urbaines efficaces et garantit que les ressources sont distribuées en fonction des besoins locaux. Ces normes permettent aux décideurs de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre des objectifs politiques. Elles facilitent aussi l'amélioration de la prestation des services et une réponse efficace aux évolutions démographiques et sociales. Au final, elles contribuent à améliorer la qualité de vie des habitants.

D'autre part, cela peut aussi refléter certaines ambitions d'une ville, comme dans le cas des arts et de la culture à Amsterdam. Ici, par exemple, la commune s'est engagée à renforcer la portée et la diversité du paysage culturel en tant qu'élément de l'identité de la ville.

Il est important de noter que les normes de référence sont dynamiques par nature. Il est donc essentiel de revoir régulièrement les normes de référence et la méthodologie proposée. Le document d'Amsterdam sur les normes de référence, par exemple, fournit des lignes directrices pour l'évaluation de la faisabilité des normes de référence. La norme doit être adaptée pour refléter les changements politiques, spatiaux et financiers, et il convient de vérifier que la liste des normes de référence est complète.

Dans les autres villes, il existe des chevauchements dans la nature des équipements par catégorie, ce qui donne lieu à des définitions parfois incohérentes.

<sup>6</sup> Norme de référence d'Amsterdam pour les équipements sociaux, les espaces verts et les jeux, Commune d'Amsterdam, 9 janvier 2018

À La Haye, la commune distingue entre les équipements soumis à des normes et ceux qui ne le sont pas. Certaines fonctions, comme l'enseignement professionnel ou les lieux de culte, sont reconnues comme faisant partie du niveau global des équipements, mais il n'est pas jugé pertinent d'établir des normes directrices pour ces catégories. En revanche, pour les fonctions commerciales — telles que le commerce de détail, l'hôtellerie, les services, les écoles de sport, les loisirs, les bureaux et les zones d'activités — la commune renvoie aux notes de politique générale spécifiques à ces secteurs.

### Les obligations légales

Les équipements comprennent l'enseignement, les soins de première et de deuxième ligne, le bien-être, les arts et la culture, les sports et les jeux. Il s'agit d'équipements qui sont traditionnellement considérés comme des besoins de base, auxquels tout le monde devrait avoir accès. Pour l'enseignement ainsi que le centre de la jeunesse et de la famille, la commune a des obligations légales de mettre à disposition des espaces. Pour les autres équipements, la commune a traditionnellement un rôle à jouer, mais pas d'obligation légale.<sup>7</sup>

Les normes indicatives ont été élaborées avec l'aide d'experts internes et externes et sont basées sur des politiques nationales ou communales existantes, des normes et des ambitions précédemment établies, des directives d'organismes et d'organisations (inter)nationaux, ou une extrapolation du niveau actuel des équipements dans la ville. Elles s'expriment de différentes manières : principalement en nombre de mètres carrés nécessaires pour un équipement par nombre de logements. Elles peuvent également s'exprimer par ~~ou par habitant~~, mais aussi en nombre d'habitants, présence du groupe cible ou nombre de logements par « unité » d'un équipement donné.

Les directives sont généralement différenciées par deux critères<sup>8</sup> :

- › l'échelle des équipements : de proximité ou d'ampleur régionale (Amsterdam), en fonction notamment de la zone d'attraction de l'équipement ; quartier (département), commune et ville (La Haye). Ceci est lié à la distance maximale que les utilisateurs sont prêts à parcourir.
- › le type de quartier dans lequel les équipements sont développés, afin que les normes puissent être directement liées aux programmes de développement résidentiel dans une zone.

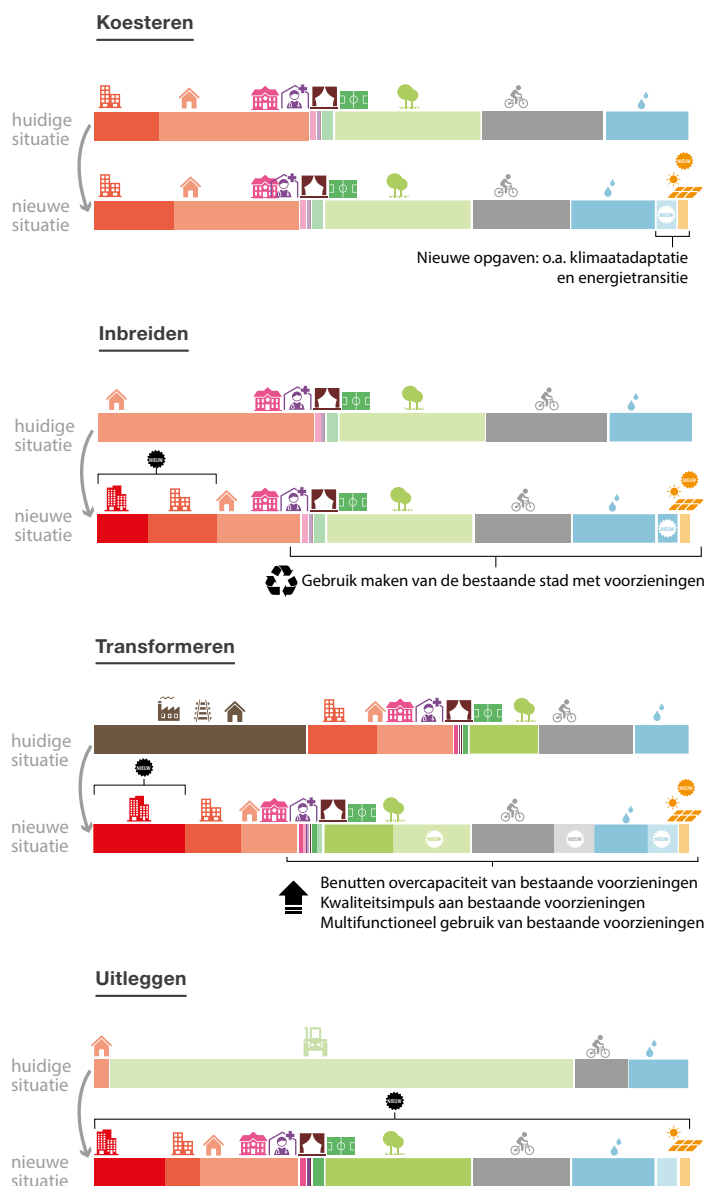
À La Haye, l'élaboration des normes de référence est intégrée dans l'approche de développement des équipements. Ces normes constituent le premier outil d'une stratégie globale visant à orienter la planification et à éviter de devoir installer des équipements supplémentaires trop tardivement. Elles se résument à :

- › **Normalisation** : des normes indicatives indiquent le nombre de mètres carrés à réserver aux équipements d'intérêt général et aux espaces verts lors de l'élaboration des visions stratégiques et des notes d'équipement pour les zones de développement (cf. annexes 1 et 2).
- › **Réservation** : le conseil définit, dans les visions de quartier et les programmes d'équipements, le nombre et l'emplacement des infrastructures nécessaires, réservant ainsi à long terme (10 à 20 ans) de l'espace pour équipements et espaces verts. Sur la base des normes existantes et d'une analyse du territoire, de la démographie et des équipements présents, ces programmes précisent quels équipements seront implantés où. Un plan complémentaire couvre le sport, les aires de jeux, les espaces verts et l'art dans l'espace public, en lien avec les réseaux urbains de loisirs et écologiques. Cette approche permet à la commune de prendre des décisions équilibrées sur l'usage de l'espace et les investissements.
- › **Investissement** : Le collège adopte des plans de logement intégral (Integrale Huisvestingsplannen, IHP), des programmes d'investissement concrets sur dix ans à l'échelle de la ville, précisant les lieux et les montants. Ils s'appuient sur les données démographiques les plus récentes, les tendances sociales et l'état du parc immobilier communal, en tenant compte à la fois des nouvelles constructions et du bâti existant. Chaque secteur de la ville existante est analysé : les équipements présents sont évalués selon leur fonctionnalité, leur durabilité, leur situation financière et leurs taux d'occupation. Combinée aux ambitions pour les zones en développement, cette analyse permet d'établir un plan d'investissement global, offrant une vision claire du portefeuille de logements sociaux, des objectifs pour les années à venir et des investissements associés.
- › **Réalisation** : sur la base des IHP, le collège réalise des équipements dans les zones de développement (voir également le chapitre 4. Gouvernance et financement de la ville de proximité).

<sup>7</sup> Normes indicatives de La Haye pour les équipements sociaux et les espaces verts, Commune de La Haye, 30 janvier 2024

<sup>8</sup> Idem

FIGURE 6. EXTRAIT DES QUATRE GRANDES ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT (COMMUNE D'UTRECHT (2022))



Source : Extrait de « Utrecht dichtbij, De tien-minutenstad. Ruimtelijke strategie, Utrecht 2040 »

FIGURE 7. EXTRAIT DES POINTS DE DÉPART DE LA COMMUNE D'AMSTERDAM POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENTS SELON LES NORMES DE RÉFÉRENCE (2018)



Source : Extrait de « Referentienorm Maatschappelijke voorzieningen, Amsterdam, 2018 »

Les directives d'Utrecht pour les équipements d'intérêt général en 2020 ont initialement adopté une approche « douce », appelant principalement à une approche intégrée à d'autres objectifs et avec une large orientation sociale (Fig. 8). L'accent est mis sur la participation et l'implication des résidents locaux et des (futurs) utilisateurs dans la planification et la réalisation de nouveaux équipements d'intérêt général. Malgré cette approche participative, la commune d'Utrecht a appliqué une méthode largement normative dans sa « Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 » : le « barcode utrechtsois pour une ville saine et urbaine pour tout le monde » (Fig. 9). Le code-barres est la somme de la demande d'espaces verts, résidentiels, de travail, d'équipements sociaux, de sport, d'énergie, d'eau et d'infrastructures. Pour chaque fonction, le code-barres<sup>9</sup> est composé de normes basées sur les politiques existantes, adaptées selon les tendances et des évolutions.

Les fonctions du barcode sont souvent corrélées positivement : plus de l'un signifie souvent plus de l'autre. Ainsi, plus de logements signifient plus d'emplois et plus d'espaces verts. Le code-barres montre d'un coup d'œil les relations entre ces différents éléments. Le code-barres donne une idée quantitative de l'espace nécessaire à la croissance de la ville. En se basant sur le code-barres, on constate que 10 000 logements entraîneront la demande d'environ 180 à 220 hectares d'espace supplémentaire pour d'autres fonctions, ce qui signifie à peu près 80 % de la surface des logements moyens à développer en plus en espaces verts, lieux de travail, infrastructures, énergie, etc. En envisageant l'espace de cette manière, Utrecht œuvre en faveur d'une croissance équilibrée et intégrale de la ville et évite que la construction de logements supplémentaires ne vienne exercer une pression trop forte sur les écoles ou les espaces verts, par exemple. L'étape suivante consistera à combiner astucieusement les fonctions pour gagner de l'espace et les enrichir d'un point de vue qualitatif. À cet égard, les normes relatives aux composantes des programmes ne sont pas les mêmes partout dans la même ville. Quatre orientations principales ont été choisies en fonction du type de développement devant intervenir dans une zone. Celles-ci ne semblent pas directement liées aux différents milieux de vie qu'Utrecht distingue.

En Région bruxelloise, certaines lignes directrices concernant les normes de référence pour les équipements de la ville de proximité sont fournies dans le document État des Lieux de l'offre des équipements. L'application de ces normes de référence à différents types d'équipements, tels que les services culturels et les services de garde d'enfants, est un défi complexe et en constante évolution. Par exemple, pour les services culturels, les normes sont plus théoriques parce que la participation à la culture ou la production de culture varie considérablement en fonction des habitudes personnelles, des traditions et du contexte culturel. Il est donc difficile de définir des lignes directrices concrètes pour la planification et la mise en œuvre des équipements culturels. En revanche, les structures d'accueil pour enfants, qui sont soumises à

une réglementation plus stricte, ont des normes plus claires. Ces équipements, destinés aux enfants de moins de trois ans, constituent un élément important de la politique relative à la famille et sont gérés par les Communautés française et flamande, chacune disposant de son propre système d'autorisation, d'agrément et d'assurance qualité. Il serait plus facile de mesurer les besoins en équipements à l'aide de normes standardisées, mais cela n'est pas toujours possible pour tous les services. Outre les équipements culturels mentionnés, les normes relatives à d'autres types de services doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie. Il existe des normes établies concernant les médecins généralistes (anciennement 90 médecins généralistes pour 100 000 habitants), mais compte tenu de la diversité des besoins de la population, notamment en termes de services à la famille et de soins de santé, les normes de référence, cette norme a évolué vers un nombre de consultations disponibles par habitant et par an pour répondre aux demandes changeantes des habitants bruxellois.

L'élaboration de normes adaptées au contexte local est essentielle pour soutenir le développement de la ville de proximité. Outre les normes sectorielles déjà en place — comme celles du Plan social-santé intégré bruxellois (PSSI) — la Région bruxelloise dispose d'un système solide de suivi des services publics (éducation, environnement, etc.). Ces services analysent les zones stratégiques, facilitent la programmation et la mise en œuvre des équipements, notamment à travers la Task Force Équipements (TFE).

Pour garantir la cohérence de l'action publique, il est crucial que les parties prenantes concernées soient alignées sur l'analyse de la situation locale. Cela implique une répartition claire des rôles et des responsabilités, afin que chaque acteur remplisse la bonne mission en travaillant en synergie avec les autres.

Enfin, une étape déterminante consiste à adapter les normes de référence au contexte bruxellois. Cela passe par une compréhension partagée des objectifs et des méthodes d'élaboration, notamment grâce à des échanges réguliers avec des experts issus des communes, de la Ville et de la Région bruxelloise, ou autres.

### **Une évaluation est nécessaire pour rester pertinent.**

Il est important de revoir et de renforcer régulièrement les normes de référence pour les équipements d'intérêt général (environ tous les 2 à 4 ans). Cela permettra de répondre aux tendances sociales et aux éventuels changements dans les besoins des résidents et les ambitions de la ville. Ainsi, la commune de La Haye a adopté une première version de « les normes de référence pour les équipements d'intérêt collectif haguenois » en 2021. Ces normes ont été réévaluées en 2023 sur la base d'une enquête externe sur les expériences de travail avec les normes auprès d'une variété de parties prenantes dans différentes disciplines, et d'une enquête interne comparant l'utilisation de ces normes dans

<sup>9</sup>Normes indicatives de La Haye pour les équipements sociaux et les espaces verts, Commune de La Haye, 30 janvier 2024

FIGURE 8. EXTRAIT DES NORMES PAR ÉQUIPEMENT SOCIAL (COMMUNE D'UTRECHT)

**Onderwijs**

Genoemde normen betreffen een stadsgemiddelde. Per situatie zal de uiteindelijke programmering van deze voorzieningen door de vakafdeling moeten worden afgegeven, zodat de ruimteclaim in overeenstemming is met de behoefte in die wijk/situatie.

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
<b>Primair onderwijs</b>	Gebouw met meerdere ruimtes inclusief gymzaal t.b.v. bewegingsonderwijs.	Voor het geven van onderwijs aan kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar.	<b>Gemiddeld:</b> 1 school van 17 groepen per 2.000 woningen. Houd rekening met een tijdelijke piek.	De gemeente is wettelijk verplicht om te voorzien in voldoende onderwijshuisvesting.
<b>Voortgezet onderwijs</b>	Gebouw met meerdere functies inclusief gymzaal t.b.v. bewegingsonderwijs.	Voor het geven van voortgezet onderwijs aan kinderen in de leeftijd van 12-18 jaar.	<b>Gemiddeld:</b> 1 school voor 1.600 leerlingen per 15.000 woningen. Houd rekening met een tijdelijke piek.	De gemeente is wettelijk verplicht om te voorzien in voldoende onderwijshuisvesting.
<b>Opvang 0-4, BSO</b>	Gebouw met meerdere ruimtes.	Voor het opvangen van kinderen voor of in de basisschoolleeftijd.	Fysiek dicht bij elkaar organiseren van opvang, BSO en het primair onderwijs.	Alleen randvoorwaardelijke rol voor de gemeente.

**Welzijn**

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
<b>Buurtcentrum en buurtkamer</b>	Gebouw met meerdere ruimtes (Buurtkamer: 1 of 2 ruimtes, 200 m <sup>2</sup> ).	Plek waar mensen in de wijk elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten kunnen organiseren/aan deelnemen.	<b>Sterke wijk:</b> 0,05 m <sup>2</sup> per inwoner. <b>Gemiddelde wijk:</b> 0,075 m <sup>2</sup> per inwoner. <b>Zwakke wijk:</b> 0,1 m <sup>2</sup> per inwoner.	Vastgesteld beleid; Uitvoeringsnota vernieuwend welzijn.
<b>Jongerenhuiskamer</b>	Ruimte (150 m <sup>2</sup> ), bij voorkeur gekoppeld aan buurtcentrum.	Aantrekkelijke, laagdrempelige en kleinschalige ruimte waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten.	Per wijk een jongerenhuiskamer.	Vastgesteld beleid; Ambitie uit de uitvoeringsnota vernieuwend welzijn.
<b>Scouting</b>	Gebouw met meerdere activiteitenruimtes (al dan niet in eigendom) Sanitair, keuken, opslag.	Ruimte voor uitoefening van activiteiten. In daluren gebruikt voor BSO of andere maatschappelijke activiteiten.	Afhankelijk van de beoogde grootte van de scoutinggroep. Gebouw: tussen de 300 en 600 m <sup>2</sup> . Buitenterrein: tussen de 2.200 en 3.000 m <sup>2</sup> (fiets)parkeerruimte. Conform de landelijke richtlijnen voor scoutinggebouwen.	
<b>Volkstuinen</b>	Verenigingsgebouw. Eén grote activiteitenruimte. Sanitair, keuken (gezamenlijke opslagruimte).	Tuinieren en ontmoetingsplek voor bewoners die graag (extra) buiten ruimte willen hebben. Openbaar toegankelijk. Medegebruik verenigingsgebouw door derden.	We onderzoeken in welke vorm en op welke schaal tuinieren een plek kan krijgen in de verdichtende stad. Conform Groenstructuurplan Utrecht.	

**Vervolg – Spelen, sporten en bewegen**

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
<b>Buitensport-accommodaties</b>	Voetbal- en hockeyvelden, tennis, meerdere veldsporten, atletiekbanen.	Voor het beoefenen van buitensporten.	Om de sportdeelname onder jeugd op peil te houden en de wachtlijsten bij hockey en voetbal niet te laten oplopen is het nodig om 8 tot 10 extra hockeyvelden aan te leggen, en voor voetbal 6 natuurgrasvelden om te zetten naar kunstgras en (mogelijk op termijn) 5 extra wedstrijd-velden aan te leggen (gebaseerd op prognoses van het Mulier Instituut 2017).	Rapportage capaciteits-behoefte Sport 2018-2030, opgesteld door de GU op basis van de onderzoeksresultaten van het Mulier Instituut.
<b>Binnensport-accommodaties</b>	Sporthal (inclusief horeca, tribunes en opslagruimte) Gymzalen ten behoeve van het bewegingsonderwijs op scholen.	Voor het uitoefenen van binnensporten (zaalsporten).	1 sporthal per 17.500 inwoners.	Vastgesteld beleid; We breiden het aantal sporthallen uit met 4 waardoor in 2030 op elke 17.500 inwoners 1 sporthal beschikbaar is. Gymzalen op scholen conform de wettelijke kaders voor onderwijshuisvesting beschikbaar is.

Source: Extrait de « Koersdocument - leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, Utrecht 2020 »

d'autres pays.

L'évaluation des normes de référence à La Haye a montré plusieurs effets positifs : elles ont permis de réserver des espaces pour les équipements sociaux et les espaces verts, d'estimer les coûts et d'obtenir des financements externes. Cependant, les parties prenantes ont souligné le besoin de directives plus claires pour leur mise en œuvre et d'une plus grande flexibilité, afin d'éviter que ces normes ne freinent les projets – « la carotte ne doit pas se transformer en bâton », selon l'une d'elles.

Une meilleure prise en compte des coûts réels a également été demandée, car ceux-ci ne peuvent pas toujours être couverts par la seule valorisation foncière ou les conventions existantes.

En réponse, une mise à jour complète des normes a été publiée au printemps 2024 sous le titre « Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen ». Elle inclut désormais des critères pour l'art et la culture, pour les zones suburbaines (notamment dans le Central Innovation District), ainsi que des exigences qualitatives et quantitatives renforcées pour les espaces verts. L'objectif et les modalités d'application des normes y sont également clarifiés.

Enfin, il est rappelé que les besoins précis en équipements dépendent du profil réel des habitants – composition, préférences et modes de vie – et ne peuvent être définis qu'au moment du développement concret des zones.

#### Les plans d'équipements de quartiers néerlandais

Les normes de référence pour les équipements d'intérêt général sont un outil politique relativement récent. Comme nous l'avons mentionné, un déséquilibre entre les logements et les autres équipements s'est fait jour dans de nombreux nouveaux quartiers ces dernières années. Il s'agit là d'un élément clé pour l'élaboration de directives dans différents domaines. Afin de parvenir à un bon équilibre dans les futurs développements de grandes zones, nous disposons aujourd'hui de quelques exemples de communes ayant élaboré un plan d'équipement spécial pour leurs quartiers. C'est actuellement la façon la plus concrète dont les normes de référence ont pris forme dans la pratique. D'une part, un Programme d'aménagement pour le sud-ouest de La Haye, une zone où les habitants sont plus susceptibles d'être confrontés à la pauvreté, au chômage, à des problèmes de santé, à des logements insalubres et à l'isolement social. D'autre part, on trouve le programme d'équipements d'intérêt général du nouveau quartier Haven-Stad à Amsterdam, où il est prévu de créer de véritables quartiers résidentiels et de travail totalisant 70 000 logements et 58 000 emplois.

#### TOP-DOWN

### 2.3.2. Checklists pour la ville de proximité

Un principe clé du Plan Melbourne 2050 est de favoriser la création de quartiers agréables à vivre, où l'on peut accéder à l'essentiel en 20 minutes. Ces 20 minutes représentent une distance d'environ 800 mètres, soit 10 minutes de marche (aller-retour) vers une destination locale. Outre cette approche quantitative, l'Australian Urban Observatory (plateforme de données sans but lucratif produisant des cartes relatives à l'habitabilité des 21 principales villes d'Australie) a développé six piliers pour la ville de proximité :

- › **Sûre, accessible et connectée** en ce qui concerne la marche, le vélo et les transports publics.
- › **Des espaces publics de qualité** : des zones ouvertes et non construites.
- › **Des équipements et des destinations** qui soutiennent la « vie locale » (aires de jeux et parcs locaux, rues et espaces verts, installations sportives et de loisirs).
- › Favorisant des **économies locales prospères**.
- › Favorisant des communautés **résilientes au changement climatique**.
- › **Des densités de logement réalistes** qui permettent des équipements et des transports de proximité.

Les piliers pour les équipements d'intérêt général offrent un cadre clair pour accompagner la mise en œuvre des quartiers de proximité, situés à 20 minutes. Les éléments essentiels à prévoir sur le terrain sur base des 6 piliers pour soutenir la ville de proximité sont présentés dans la roue des caractéristiques (Fig. 10). Ils sont traduits en observations plus concrètes au « niveau de la rue » et sont ensuite évalués dans le tableau de bord (de manière plus quantitative) (Fig. 10) et à l'aide de la checklist (de manière plus qualitative) (Fig. 11). Ces deux outils reposent sur les six piliers susmentionnés et sont conçus pour aider les urbanistes locaux à comprendre les forces et les faiblesses de zones spécifiques lorsqu'ils planifient des quartiers mieux connectés et plus agréables à vivre. La différence réside dans le fait que la checklist a été élaborée par le Victorian Department of Environment, Land, Water and Planning, un organisme régional, tandis que le tableau de bord a été créé par l'Australia Urban Observatory, qui applique ces six piliers au niveau national.

La checklist est intrinsèquement liée au contexte régional, ce qui la rend plus spécifique et mieux adaptée au cadre législatif local (par exemple, le Plan Melbourne 2017-2050). En revanche, le tableau de bord est plus large et plus général, ce qui peut le rendre moins détaillé ou moins adaptable aux circonstances locales spécifiques.

FIGURE 9. LE CODE-BARRES INTELLIGENT (COMMUNE D'UTRECHT)



Source : Extrait de « Utrecht dichtbij, De tien-minutenstad. Ruimtelijke strategie, Utrecht 2040 »

Vienne utilise une méthodologie similaire, mais qui s'appuie sur ses stratégies de gender mainstreaming dans la ville et de développement urbain sensible au genre. Son approche est étroitement liée aux idées de la ville de proximité : renforcer la ville polycentrique, réduire les distances pour permettre la vie locale, espaces publics à valeur ajoutée, une ville sûre et accessible à tous, et favoriser les modes de déplacement respectueux de l'environnement. Dans le contexte du gender mainstreaming, il s'agit non seulement de prendre en compte les besoins divers des différents sexes, mais aussi des individus de différents âges. Pour garantir l'inclusivité (du genre) dans les projets de développement, une série de questions-tests a été développée (Fig. 12). Chaque question est liée à des critères et indicateurs qualitatifs et quantitatifs. Les réponses aux questions-types par les équipes chargées de la planification rendent la mise en œuvre du développement urbain sensible au genre plus claire et soulignent les éventuels conflits ou défis liés à la réalisation des différents objectifs et intérêts.

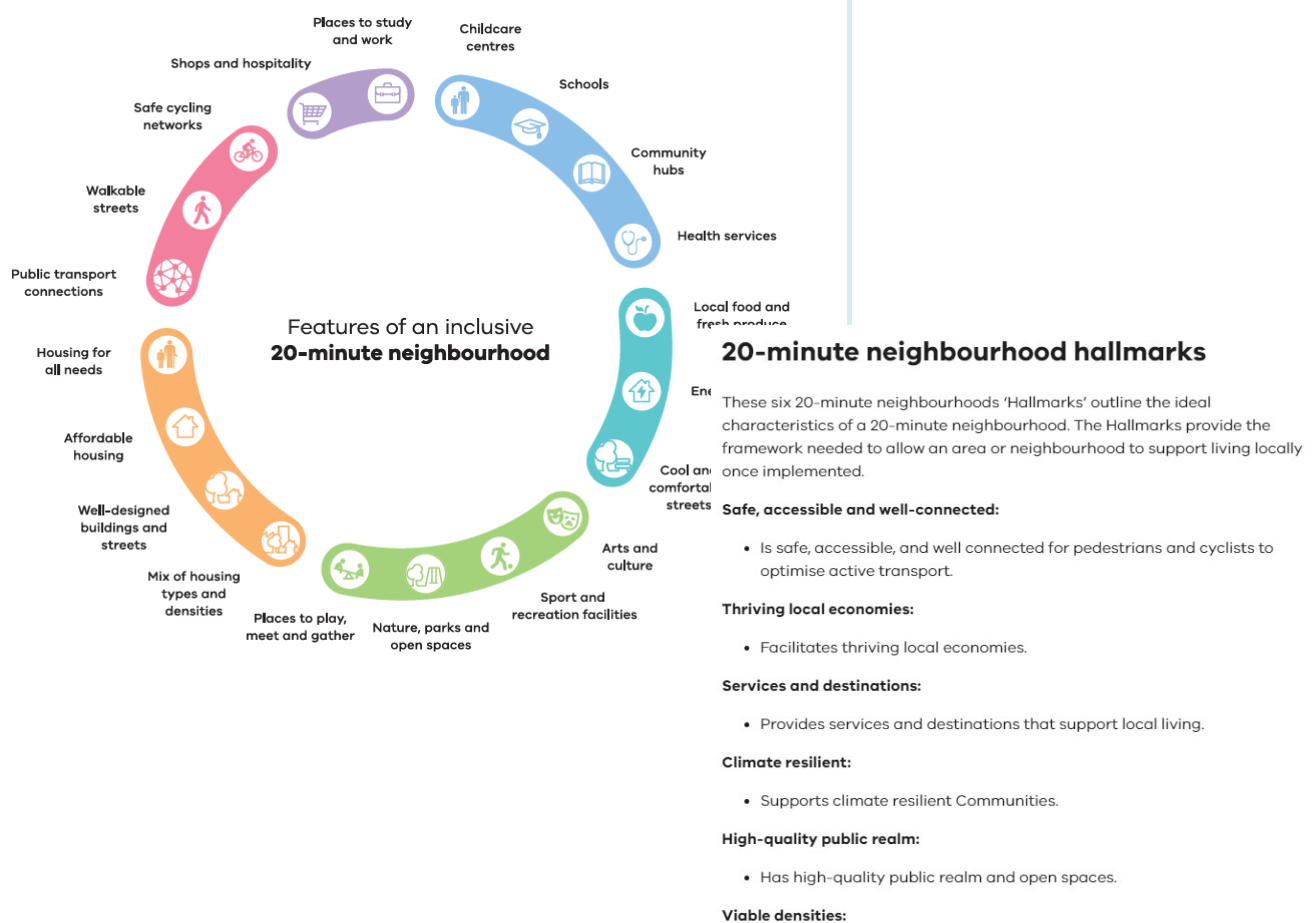
Le projet pilote de suivi quotidien des trajets, mené par la ville de Vienne, entretient un lien particulièrement étroit avec le concept de ville de proximité. (Fig. 13). Le projet vise à évaluer dans quelle mesure le masterplan du développement à grande échelle de la zone Seestadt Aspern répond aux besoins quotidiens de ses usagers. Les catégories d'utilisateurs ont été définies en fonction de l'âge, de la composition démographique régionale et du statut professionnel, tout en tenant compte du rôle encore majoritairement féminin dans le secteur des soins. L'étude a ainsi permis d'identifier huit profils types d'utilisateurs :

1. **Adulte actif ayant des responsabilités familiales**
2. **Adulte actif (service de nuit) ayant des responsabilités familiales**
3. **Adulte actif sans responsabilité familiale**
4. **Jeune intéressé par le sport**
5. **Jeune intéressé par le shopping**
6. **Étudiant**
7. **Enfant (non accompagné)**
8. **Retraité**

Pour illustrer ces huit profils, des biographies fictives ont été créées, décrivant des routines quotidiennes types et les séquences de déplacement qui leur sont associées. Elles indiquent les déplacements nécessaires de chaque zone résidentielle vers des destinations comme la maternelle, le lieu de travail, le centre commercial le plus proche et le parc. Transposée au contexte bruxellois, cette méthode pourrait être particulièrement utile pour le développement des zones stratégiques, où les profils d'usagers et leurs besoins varient sensiblement d'une zone stratégique à l'autre. Pour ce faire, des « héros locaux » pourraient être sollicités pour établir des itinéraires quotidiens logiques à partir de leur connaissance du quartier. Pour les quartiers qui doivent encore être en grande partie construits, des représentants des résidents attendus pourraient être impliqués pour se faire une idée de ce qui sera nécessaire. Ces exemples méthodologiques soulignent l'importance d'élaborer des outils pour développer le modèle de la ville de proximité.

Il en découle que la checklist pour la ville de proximité est utile non seulement pour les projets de rénovation urbaine, mais aussi pour le développement de nouvelles zones. Elle fournit un cadre proactif pour la conception de quartiers durables, connectés et agréables à vivre. La checklist aide les planificateurs à prévoir les besoins futurs, soutient la planification de scénarios et identifie les forces et les faiblesses d'un site. Elle favorise également la coopération entre les parties prenantes, afin que le projet respecte les objectifs des outils de planification et contribue à créer un environnement urbain cohérent.

FIGURE 10. CRITÈRES VILLE À 20 MINUTES, EXEMPLES DE CHECKLIST, ORGANISÉ PAR HALLMARK, SCORECARD POUR LA VILLE À 20 MINUTES

















<b>Username/Company/Organisation:</b>	
<b>Study area details:</b>	
<b>Date:</b>	

Hallmark	Consideration	Y	N	N/A	Comments
<b>1. Is safe, accessible, and well connected for pedestrians and cyclists to optimise active transport.</b>	Are there footpaths on all streets and safe pedestrian crossings across all main roads, especially near shopping strips, schools, community facilities and public open spaces?				
	Is there provision of safe cycling routes, separated from pedestrians and cars?				
	Do the streets, footpaths and cycle routes connect to each other, and to popular destinations?				
	Are the streets and paths well lit, with shade and shelter, as well as directions or signage, to encourage their use?				
	Are end of trip facilities such as bike racks, drinking fountains, change rooms and lockers provided at popular destinations?				
	Have stops along routes been provided, offering shade/ shelter, seating and lighting? Have these stops been designed for all users including the young, the elderly and those with disabilities?				
	Has there been effort made to slow cars where there are high levels of pedestrians and cyclists, through the use of features such as shared zones or traffic calming through street design?				
	Is vehicle parking screened, sleeved, located underground or at the rear of developments to minimise visual impact on the public realm and to prioritise pedestrian and cyclist safety?				
	Are garages, car park entrances, service areas and loading bays located at the rear of developments, or away from pedestrian and cyclist routes and building/shop entrances?				
	Are bus stops located close to dwellings and destinations? Are these stops safe and comfortable for users during the day and night?				
	Is there immediate access to public transport (high frequency bus, tram or train) that enables all residents and visitors to access areas beyond their 800m catchment?				

Source : Extrait de « 5 hallmarks for 20-minute-cities, Melbourne »

FIGURE 11. (SUITE FIG. 10) CRITÈRES VILLE À 20 MINUTES, EXEMPLES DE CHECKLIST, ORGANISÉ PAR HALLMARK, SCORE-CARD POUR LA VILLE À 20 MINUTES

# AUO 20-Minute Neighbourhood Scorecard

20 Minute Neighbourhoods features	AUO Domain	Indicator/s	Value
<b>Safe, accessible and well connected for pedestrians and cyclists to optimise active transport*</b>			
Walkability	Walkability	 Walkability for Transport Index Average number of street intersections within 1600m	score intersections
<b>Provide services and destinations that support local living*</b>			
Local Shopping Centres	Walkability	 Average distance to closest activity centre Average number of daily living destinations (0-3) within 1600m (supermarkets, public transport stops, convenience stores)	metres destinations
	Food Environment	 Average distance to closest healthy food outlet (supermarket or greengrocer)	metres
Local Health Facilities and Services	Social Infrastructure	 Social Infrastructure Index Average distance to closest GP clinic	destinations metres
		Health Infrastructure (residential aged care facilities, dentists, general practitioners, and maternal child and family health centres, all within 1000m, max score 4)	destinations
Lifelong Learning	Social Infrastructure	 Education Infrastructure (childcare within 800m and government primary and secondary schools 1600m, max score 4)	destinations
Local Playgrounds and Parks	Public Open Space	 Average distance to closest public open space	metres
		Average distance to closest public open space larger than 1.5ha	metres
		 Average distance to closest playground	metres
Sport and Recreational Facilities	Social Infrastructure	 Community and Sport Infrastructure (community centres and sports facilities within 1000m, public swimming pools within 1200m, max score 3)	destinations
	Public Open Space	 Percentage of dwellings within 400m of public open space larger than 1.5ha	percent
<b>Facilitate access to quality public transport that connects people to jobs and higher-order services*</b>			
Local Public Transport	Public Transport	 Average distance to closest public transport stop	metres
Well Connected to Public Transport, Jobs and Services	Public Transport	 Percentage of dwellings within 400m of public transport with a regular 30 minute weekday service	metres
		Average distance to closest bus-stop with a regular 15 minute weekday service	metres
<b>Deliver housing/population at densities that make local services and transport viable* (Linked to services &amp; destinations indicators)</b>			
Affordable Housing	Housing Affordability	 Percentage of households in the bottom 40% of household incomes spending more than 30% of income on housing costs	percent
		Percentage of dwellings that are government owned or community housing	percent
	Walkability	 Average number of dwellings within 1600m (housing density)	dwellings
<b>Facilitate thriving local economies* (Linked to services and destinations indicators)</b>			
	Employment	 Percentage of employed persons living and working in the same local area	percent

Citation: Davern, M. & Murray, K. (2022). Australian Urban Observatory 20-Minute Scorecard. RMIT University. Educational resource. v1

Visit the Australian Urban Observatory at [auo.org.au](http://auo.org.au)  
See #LiveabilityMapped across Australia's 21 largest cities



FIGURE 12. INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LE PROCESSUS DE PLANIFICATION - EXEMPLES DE QUESTIONS TEST.

## Development of local centres

Test questions	Quality characteristics and indicators	Notes and comments
Are higher densities, central public spaces and important destinations for everyday trips (social infrastructure, shops, etc.) in the direct environs of high-level public transport stops envisaged?	Within a radius of approx. 300 m around high-level public transport stops, favourable architectural frame conditions support mixed uses; corresponding public open spaces foster the emergence of local centres.	It is possible to attain the ceiling heights essential for commercial use with "bonus cubage" options that allow for greater development density while at the same time limiting the permitted number of storeys.  <i>Cf. possibilities of legally embodying these qualities in the land use and development plan starting on p 68.</i>
Do the individual construction stages lead to the formation of independent city quarters?	The accessibility of key destinations of everyday trips by public transport, on foot or by bicycle is taken account of in the development of the individual construction stages.	In order to be able to provide individual construction stages with adequate infrastructure and supply facilities, critical dimensions or spatial links connecting the new quarters with pre-existing structures are essential.
Does the spatial structure allow for the emergence of a distinct neighbourhood identity?	The individual quarters are of manageable dimensions and present individual traits and characteristics of design.	

## Easily reachable basic shops and service providers in the immediate vicinity of flats

Test questions	Quality characteristics and indicators	Notes and comments
Do the frame conditions of urban design allow for the sensible distribution of the planned types of use across the new city quarter?	Especially in local centres, adequate architectural typologies support the accommodation of various shops and service providers and thus allow for horizontal or vertical mixed-use structures.	In addition to ceiling height, the (potential) extension of ground-floor structures plays a role for their commercial use.
Does the urban design of the site offer the necessary prerequisites to attract grocery stores and supermarkets (in integrated locations)?	Larger food retail chains need a shop floor space of 400 to 600 sq m. The structural requirements of food and grocery stores for the local population (such as ceiling heights and minimum wing depths) are taken account of. The necessary development density to ensure a minimum threshold population has been created.	As a rule, the standard wing depth of residential buildings is unsuitable for supermarkets.  A supermarket needs a catchment area of at least 1,250 dwellings; a local shopping centre, of at least 2,000 dwellings.  For this reason, a minimum density of 100 dwellings per hectare of net building land (excluding communal/public space) is required to ensure the location of a supermarket within a radius of 300 m or of a local shopping centre within a radius of 400 m (cf. Adamcová, Rosenberger 2011, p. 17f.).
Are the required shopping outlets in the quarter easily accessible on foot, by bicycle or with public transport?	Shops and service providers are situated within a radius of 600 m. The facilities are situated along main pedestrian axes and cycleways as well as close to public transport stops.  The local centres can be easily reached by means of "logical" trip chains.	<i>Cf. "everyday route check" instrument on p. 60.</i>  <i>Cf. "everyday route check" instrument on p. 60.</i>

FIGURE 13. OUTIL « EVERYDAY ROUTE CHECK »

## Target group-specific everyday trip patterns

Working adult, caregiver	Flat – kindergarten – workplace – shopping – flat – park – flat
Working adult, caregiver (night job)	Flat – shopping – flat – park – flat – workplace – flat
Working adult, no caregiving tasks	Flat – Underground (to go to work) – flat – restaurant/café – flat
Young person, interested in sports	Flat – secondary school – flat – park – skatepark – (trendy) sports grounds – flat
Young person, interested in shopping	Flat – secondary school – flat – park – shopping – flat
Student	Flat – university – sports grounds – flat
Child (unaccompanied)	Flat – primary school – flat – park – flat
Retiree	Flat – shopping – flat – park – flat



TOP-DOWN RENCONTRE BOTTOM-UP

### 2.3.3. Planification active avec les acteurs du quartier

Gand a défini ses ambitions stratégiques dans sa vision structurelle 2030 (Structuurvisie – Ruimte voor Gent). Ce plan fixe les orientations spatiales pour 2030 et définit la manière de gérer les évolutions à venir, telles que les transitions climatiques, les besoins en résilience urbaine et l'adaptation aux modes de vie changeants. Il se veut à la fois axé sur l'espace et sur les habitants, en mettant l'accent sur le cadre de vie et l'utilisation quotidienne de l'espace.

Pour concrétiser ces ambitions au niveau des quartiers, la ville a adopté une approche proactive. Chaque quartier dispose d'un plan spécifique, composé d'une esquisse de structure et d'un plan de mobilité cohérent, qui traduit la vision structurelle en besoins locaux précis, élaborés en collaboration avec les résidents, travailleurs et visiteurs.

Cette démarche permet de définir un cours commun d'action, associé à des projets concrets. Pour y parvenir, la commune utilise divers moyens de participation, notamment des :

- › Plateformes en ligne (par ex. plateforme de participation de Gand « Joue un rôle dans les politiques » (Speel een rol in het beleid), « Planifie ton quartier » (Plan de wijk).
- › Rencontres et réunions avec les habitants du quartier (p. ex., marché de quartier, promenade à vélo dans les environs).
- › Ateliers et séances de brainstorming (p. ex. avec des étudiants du quartier).

L'élaboration des esquisses de structure de quartier se déroule en trois phases (analyser, concevoir et informer) :

- › La première consiste à recueillir des informations sur le quartier grâce à des recherches, des visites sur place et des entretiens avec les citoyens et des experts sur différents thèmes. À partir de cette analyse, les objectifs et ambitions sont définis en tenant compte des demandes formulées par les habitants lors du processus de participation. Ces objectifs portent principalement sur trois éléments clés qui structurent fortement le quartier : les espaces ouverts, le logement et les équipements.
- › La deuxième phase du Wijkstructuurplan de Gand consiste à transformer les éléments analysés en stratégie, sous la forme d'un cadre spatial. Celui-ci définit le cadre public et identifie les îlots pouvant accueillir une densification résidentielle, tout en précisant les opportunités de renforcer les équipements publics et de générer des avantages collectifs pour le quartier, ainsi que les conditions et limites de cette densification. Ce cadre spatial inspire un outil d'évaluation.
- › La troisième phase informe les habitants de la stratégie retenue et de sa mise en œuvre.

Pour le quartier, cette approche a deux objectifs : elle garantit d'une part un processus inclusif et largement participatif et aide d'autre part les résidents et les entrepreneurs locaux à prendre conscience de l'évolution de leur environnement immédiat.

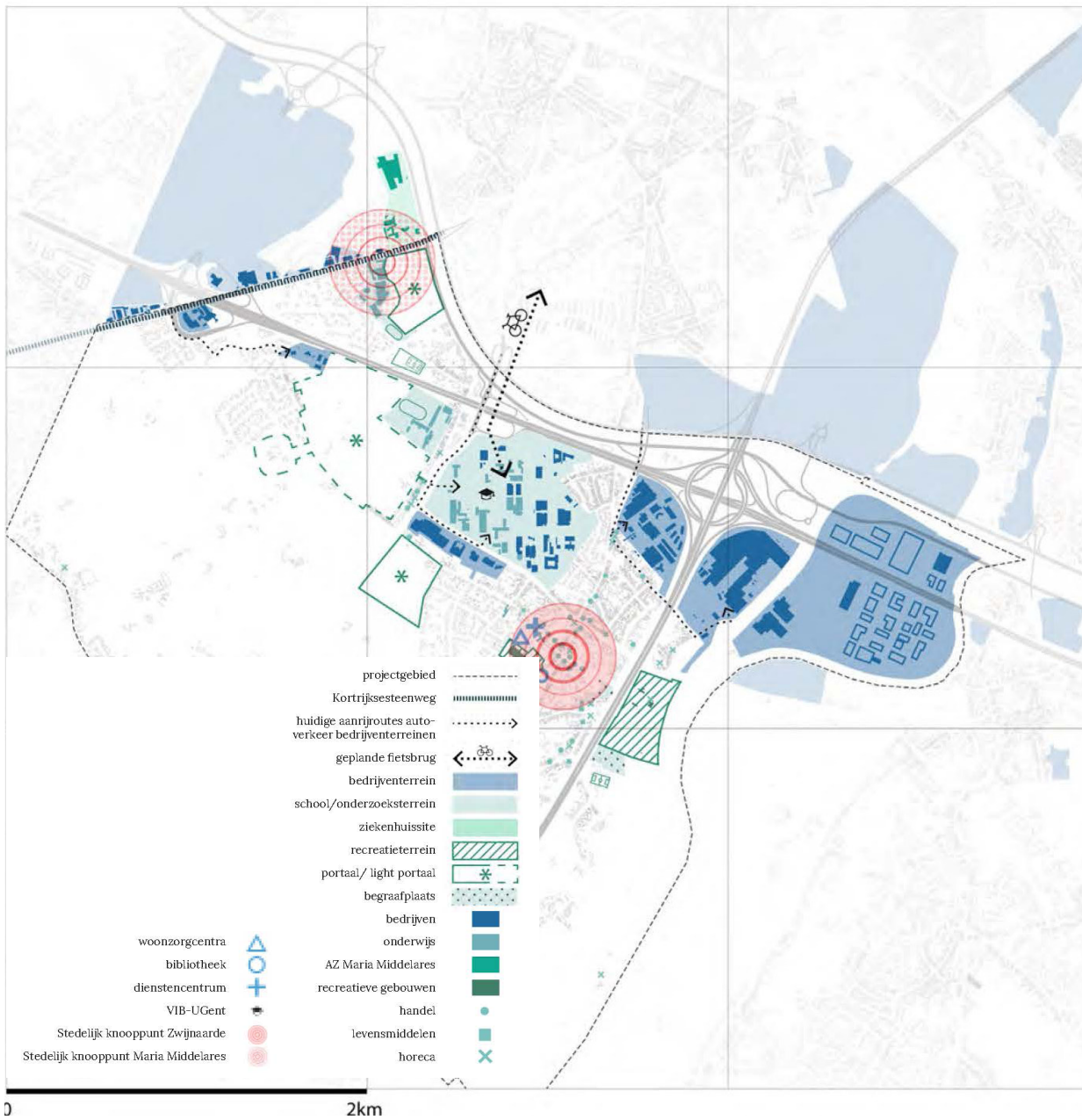
FIGURE 14. INDICATION DES MÉTHODES DE PARTICIPATION ESQUISSES DE LA STRUCTURE DU QUARTIER



AFB. 01

Source : Extrait de « Projectdefinitie Zijnaarde, Gent »

FIGURE 15. EXTRAIT DE LA DÉFINITION DU PROJET ESQUISSE DE LA STRUCTURE DU QUARTIER (VILLE DE GAND)



Source : Extrait de « Projectdefinitie Zwijnaarde, Gent »

# WIJKSTRUCTUURSCHETS

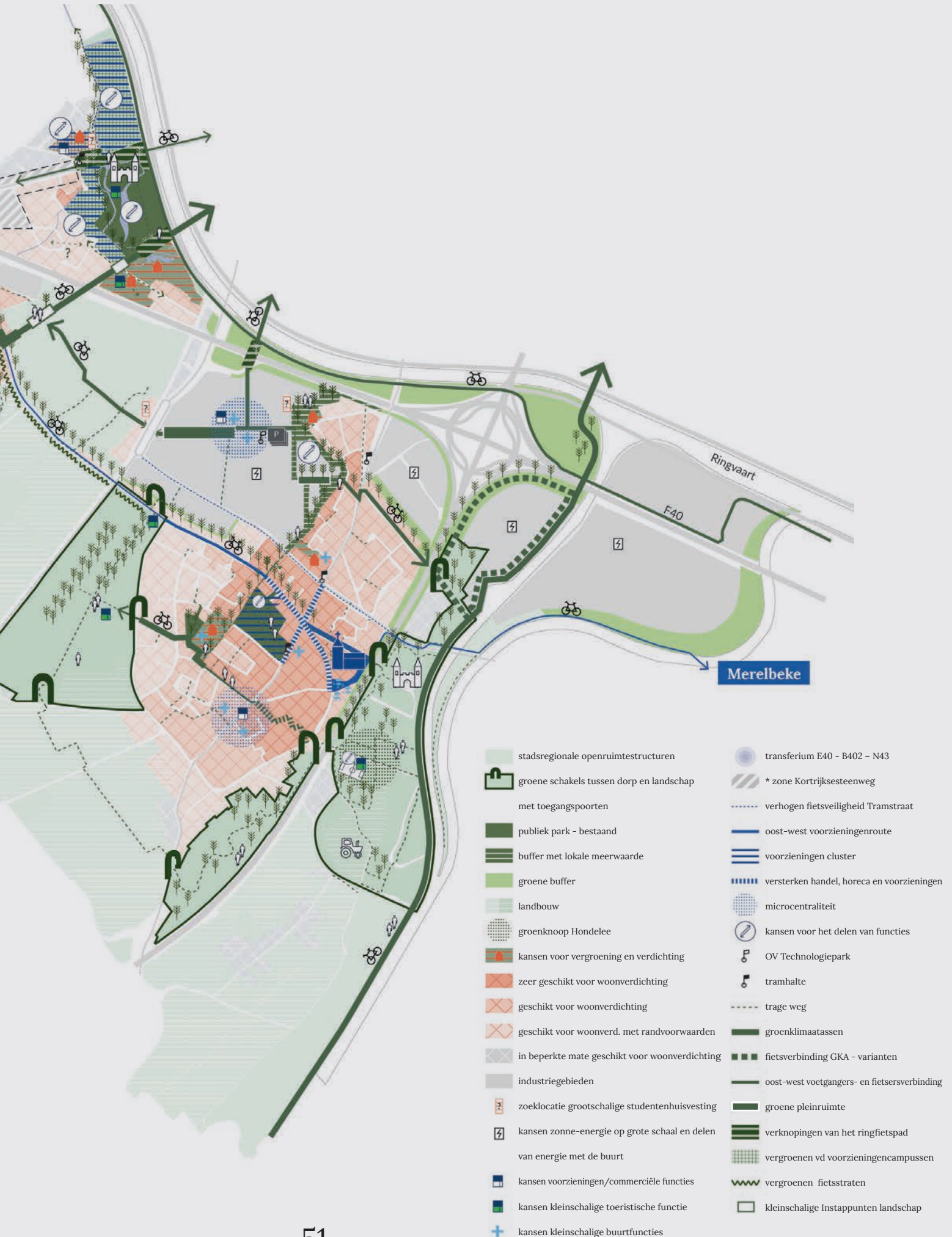
Het publiek raamwerk en de kansen voor woonverdichting vormen samen de wijkstructuurschets voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk.

\* In deze Wijkstructuurschets werden de Kortrijksesteenweg en het transferium niet verder onderzocht. Aanbeveling om dit op te nemen in Wijkstructuurschets Sint-Denijs-Westrem Afsnee.



+





## 3. DE NOUVELLES FAÇONS DE CONCEVOIR DES ÉQUIPEMENTS

La densification urbaine et les évolutions sociétales exercent une pression croissante sur l'espace disponible pour les équipements d'intérêt général, tout en modifiant la nature et les modes de réalisation de ces équipements. Dans ce contexte, Paris, en tant que pionnière de la ville de proximité, a élaboré une stratégie globale visant à maintenir ses équipements existants tout en assurant leur pertinence pour les habitants. Pour illustrer cette nouvelle approche, une référence sur l'APUR, le bureau d'urbanisme de Paris, propose une démarche ciblée structurée autour de trois piliers, afin de répondre aux besoins des Parisiens de manière réaliste et durable.

### 3.1 Équipements partagés et multifonctionnels

La mise à disposition d'équipements partagés et multifonctionnels constitue le premier pilier de la nouvelle approche parisienne vis-à-vis des équipements. La rénovation, la réhabilitation et la construction de nouveaux équipements sont l'occasion d'explorer de nouvelles manières de partager des espaces qui ne sont plus affectés à une seule fonction ou à un seul utilisateur, mais à plusieurs, sans nécessiter de transformations ou de modifications importantes.

En prenant le partage de l'espace entre différentes fonctions ou utilisateurs comme point de départ lors de l'amélioration ou de la réalisation d'équipements, il est possible d'économiser des surfaces et de rendre l'aménagement des équipements plus flexibles. Dans le cas de l'immeuble Pinard à Saint-Vincent-de-Paul, un ancien hôpital a été rénové en un « super équipement » partagé qui abrite à la fois une école, une crèche et un gymnase. On utilise dans ce cadre et dans une certaine mesure des espaces collectifs pour des fonctions d'appui, comme la cuisine. Cela a permis de libérer pour d'autres activités l'espace qui aurait autrement été utilisé pour les cuisines individuelles ou autres espaces d'appui de chaque fonction.

La diversité et la polyvalence des espaces au sein d'une même installation permettent le croisement des disciplines - en particulier dans les arts et les industries créatives - et la création d'espaces partagés par différents groupes cibles. L'exemple de l'équipement culturel « Le 104 » en est une bonne illustration. Le 104 est un incubateur multifonctionnel pour les arts, l'éducation artistique et l'expérience artistique, complété par des commerces et des établissements horeca. Cet équipement permet la liberté et la diversité d'utilisation

en laissant des espaces à la disposition de tous, brouillant ainsi la frontière entre le privé et le public. Dans les « espaces ouverts » du lieu, librement et gratuitement accessibles, sans réservation, amateurs et professionnels peuvent pratiquer des activités sportives ou artistiques : skate, diabolo, théâtre, danse... L'espace est conçu de manière à ce que l'on puisse s'y promener librement, même en tant que visiteur. C'est un lieu ouvert à tous les types de propositions d'exposition, qu'elles émanent d'un initiateur public ou privé. Ici, l'équipe de direction joue le rôle d'« aiguilleur », avec des réunions hebdomadaires autour d'un grand schéma détaillant et divisant les différents espaces afin d'identifier et de résoudre les occupations conflictuelles.

L'ouverture des équipements au public, notamment des bâtiments scolaires, est une priorité à Paris. Le partage et l'utilisation polyvalente des espaces signifient que le lien entre un lieu et une fonction a été rompu. Un espace peut désormais être utilisé pour de nombreuses activités différentes, comme à l'école Simplon, qui est entièrement ouverte le week-end, et aux aires de jeux « Oasis », qui sont également ouvertes sur l'extérieur pour toutes sortes d'activités. De même, la ville de Paris intègre de plus en plus d'espaces publics dans ses projets d'équipements sportifs. La pratique libre du sport dans les espaces extérieurs (hors clubs) se développe et, selon l'Institut régional de Développement du Sport (IRDS), près de 60 % des Parisiens pratiquent régulièrement un sport dans les salles de fitness, les piscines en accès libre (comme au parc de la Villette) ou dans les parcs et jardins.

## 3.2 Équipements flexibles et adaptables

Le deuxième pilier est axé sur des équipements flexibles et adaptables. La possibilité d'adapter les équipements au fil du temps pour qu'ils évoluent en fonction des nouveaux besoins est envisagée. L'objectif est de s'adapter aux changements démographiques ou aux changements d'utilisation, tant dans les sites existants que dans les nouvelles constructions.

Pour les équipements existants, l'adaptabilité, le caractère modifiable et la flexibilité des bâtiments sont des défis urbains importants, car ils facilitent la réutilisation des bâtiments ou des espaces qui ne répondent plus aux besoins actuels, contribuant ainsi à leur durabilité. La piscine de Sainte-Geneviève-des-Bois, fermée en 2008, a rouvert ses portes plus de 10 ans après sa fermeture sous la forme d'un nouveau bâtiment polyvalent. Bien que la démolition ait été envisagée dans un premier temps, la ville a choisi de lui donner une nouvelle vie en la rénovant complètement par le biais d'une approche de co-construction avec les habitants et habitantes. Il a été décidé de créer un lieu qui regroupe et encourage les initiatives locales. On y trouve des espaces de travail abordables, ainsi qu'un nouvel espace de vie, un espace partagé et un espace de participation pour les habitants. La ville reste propriétaire du site et veille à ce que l'intérêt général soit préservé, mais une association en assure la gestion quotidienne. Ce modèle de gestion est soutenu par un modèle économique basé à la fois sur la location d'espaces d'entreprise et sur la participation des habitants aux activités, ce qui permet à l'association d'atteindre l'autonomie.

Pour les nouveaux bâtiments, il est nécessaire de construire différemment, étant donné la difficulté de prévoir l'utilisation future - qui évolue rapidement. Pour donner plusieurs « vies » aux bâtiments, on évite les conceptions architecturales qui ne conviennent qu'à la programmation initiale et les normes très restrictives. D'autre part, une austérité architecturale maximale et des plans d'implantation libres plus flexibles sont encouragés. Dans les écoles et les établissements d'enseignement, l'utilisation de l'espace évolue en fonction de l'enseignement. Les salles de classe d'aujourd'hui, avec des bureaux, des chaises et un tableau, ne seront peut-être plus la forme d'enseignement la plus appropriée dans un avenir proche. Le nouveau cadre de référence de la ville de Paris pour les bâtiments scolaires tente d'anticiper ces changements en termes d'occupation ou de pédagogie. Le collège expérimental de La Courneuve, par exemple, offre des espaces polyvalents et adaptables qui peuvent facilement être convertis en salles de classe supplémentaires, en fonction des besoins.

## 3.3 Équipements durables et résilients

L'appel à la durabilité et à la résilience a conduit à repenser radicalement la façon dont les bâtiments et les équipements sont conçus, exploités et utilisés dans la capitale française. Ci-dessous sont des leviers identifiés qui favorisent la résilience et apportent des solutions aux problèmes environnementaux :

- › **Accorder la priorité à la rénovation** : les objectifs de résilience, de durabilité et de neutralité carbone sont fixés et impliquent un changement radical des pratiques. Tout d'abord, les rénovations sont préférables aux nouvelles constructions. En ce sens, ce qui est « déjà présent » constitue la principale ressource. L'APUR propose aux promoteurs un guide « Grammaire pour une ville neutre en carbone et résiliente » en huit points clés, ainsi qu'une série d'enquêtes et de diagnostics liés au climat et à l'énergie. Des mesures concrètes sont également prises dans ce sens à Bruxelles : le nouveau règlement régional d'urbanisme (RRU) en cours de validation comprendra des règles sur la conservation et la démolition en vue de réduire l'empreinte carbone.
- › **Optimiser à l'aide de technologies intelligentes** : les données numériques et la haute technologie sont utilisées pour une analyse précise des problèmes énergétiques afin d'optimiser les performances de manière intelligente et ciblée. La mesure de la consommation d'énergie des bâtiments et des équipements, par la production, l'analyse et la centralisation des données, est une première étape nécessaire à la mise en œuvre de stratégies d'optimisation
- › **Low-tech** : Paris privilégie les structures simples, bon marché et facilement réparables, tout en essayant de réduire l'empreinte carbone des chantiers de construction. Ces solutions gagnent en popularité dans le cadre du développement urbain du Grand Paris, favorisé par des appels à projets innovants qui encouragent notamment les constructions en bois. Les autorités locales, à différents niveaux, adaptent leurs pratiques en modifiant les spécifications pour favoriser l'utilisation de matériaux naturels ou recyclés et des objectifs ambitieux en matière d'énergie et d'environnement.
- › **Réutilisation** : la construction de nouveaux équipements publics à Paris met l'accent sur les pratiques de développement durable, notamment en favorisant le recyclage des matériaux et la réduction des déchets. Lors de la démolition de la crèche Bourdan, par exemple, près de 98 % des matériaux ont été recyclés, et la nouvelle crèche a privilégié l'utilisation de matériaux d'origine biologique, tels que le bois et l'isolation à base de vêtements recyclés. En outre, des initiatives ont été prises pour réutiliser des matériaux provenant de chantiers de construction voisins afin de construire une façade durable pour une autre école maternelle. Ces pratiques visent à normaliser la réutilisation des

matériaux et à optimiser la cohérence entre la démolition et la construction, ce qui contribue à réduire le stockage des matériaux et à promouvoir une économie circulaire. Des pratiques similaires sont développées en Région bruxelloise, notamment à travers la pratique de Rotor.

### **Les transitions en matière de développement durable nécessitent de nouveaux types d'équipements**

La prise de conscience mondiale croissante de la crise climatique et de la nécessité d'une transition énergétique crée également des défis en matière de gestion de l'énergie dans les villes. Cela implique de nouveaux types d'équipements, dont beaucoup occupent un espace considérable et doivent être soigneusement étudiés, car faisant souvent partie d'un système plus vaste. Il s'agit par exemple de la géothermie, de l'aquathermie, des réseaux/stockages de chaleur, voire des stations d'hydrogène.

À La Haye, l'ancienne zone industrielle de Binckhorst est réaffectée en terrain d'essai pour le développement durable. Le programme d'équipement établi pour le nouveau quartier prévoit l'inclusion de nouvelles installations énergétiques. Il convient de réserver de l'espace en surface et en sous-sol pour ces installations, tant pour leur emplacement que pour l'impact spatial nécessaire pour les câbles et les conduites, ainsi que pour les nuisances associées.

L'installation d'équipements énergétiques implique des considérations différentes par équipement. La géothermie nécessite, par exemple, un espace relativement important au niveau du sol pour son entretien. Cette contrainte spatiale fait que les équipements énergétiques deviennent de plus en plus visibles dans le paysage urbain. Il existe des exemples à La Haye et au Danemark où les équipements énergétiques de grande échelle, par exemple de la géothermie ou du traitement des déchets, ont été mis en œuvre avec une forme architecturale spécifique pour attirer l'attention. L'exemple le plus marquant est celui de la centrale de production de chaleur et d'électricité à partir de déchets « Amager Bakke », à Copenhague, où toute une série d'installations sportives ont été construites et rattachées à la centrale : un mur d'escalade, une piste de ski, etc.

### **Développement durable et équipements de proximité**

Dans le contexte de la ville de proximité, il est plus tangible de lier la durabilité et la verdurisation de la ville à la transformation des équipements publics ou collectifs de quartier, ce que de nombreuses villes sont actuellement en train d'expérimenter.

Paris recherche des opportunités de synergie en mutualisant les échanges de chaleur entre des programmes qui ne sont pas nécessairement liés, par exemple des centres de données, des égouts ou de la ventilation, dans une logique d'économie circulaire. La piscine Aspirant Dunand (14e), l'école de Wattignies (12e) et bientôt la mairie du 11e arrondissement

sont chauffées avec l'eau des égouts depuis 2016. Les bassins de la piscine de la Butte aux Cailles (13e) sont en partie chauffés par le centre de données situé au sous-sol. À Bailly-Romainvilliers (Seine-et-Marne), le centre aquatique intercommunal du Val d'Europe est chauffé par la chaleur d'un centre de données situé à proximité, via un réseau de récupération. Ce réseau a la capacité d'alimenter en eau chaude et en chauffage jusqu'à 600 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics, de bâtiments tertiaires et de logements. De même, depuis 2015, l'hôtel de ville est refroidi par un système de climatisation alimenté par le réseau d'eau non potable.

Paris s'oriente également dans un sens plus large et à différents niveaux vers la durabilité en ce qui concerne les équipements, en encourageant notamment un rôle actif des citoyens. Dans le cadre de la circularité et de l'ambition zéro déchet que Paris poursuit depuis une décennie, on a constaté que des équipements supplémentaires de traitement des déchets au niveau des quartiers étaient nécessaires pour atteindre les objectifs fixés. Certains d'entre eux sont relativement standard, comme les points de collecte pour le verre, le papier, les déchets résiduels et les textiles. Une initiative à l'échelle de la ville sera également lancée en 2024 pour la collecte des déchets alimentaires afin de les transformer en compost (pour remplacer les engrais artificiels) ou en biogaz (pour alimenter les bus de la ville). Cela signifie que chacun trouvera un système de tri des déchets (appelé Trilib), y compris un terminal alimentaire, à moins de trois minutes de marche (module conçu spécifiquement pour accueillir des déchets alimentaires). Un système complémentaire a été mis en place pour collecter les déchets alimentaires de toutes les institutions municipales et des entreprises qui produisent plus de 10 tonnes par an.

En outre, la municipalité s'est engagée à généraliser la réparation et la seconde main, dans ce qu'elle appelle des « lieux de réemploi solidaire ». Des biens y sont réparés, réutilisés ou recyclés en mettant l'accent sur des objectifs sociaux et solidaires, comme la création d'emplois pour les personnes défavorisées, la réduction des déchets et le soutien aux communautés. Ces centres ont souvent une approche spécifique - axée par exemple sur les jouets, les textiles, les sports, les déchets de construction ou les appareils ménagers - et bénéficient du soutien de différents services municipaux pour ce qui est de l'emplacement, du financement et de l'exploitation.

L'approche des centres de recyclage en tant que lieux de rencontre sociale, de sensibilisation et d'éducation aux questions environnementales se retrouve également dans d'autres villes, comme dans les centres de quartier de la phase 2 du développement de la zone IJburg à Amsterdam (voir ci-dessous) et dans le centre de recyclage Nordhavn à Copenhague.

Dans le cadre de la mobilité durable, la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), qui vise à orienter et à

réglementer la mobilité, y compris les mesures liées à la durabilité, comme la promotion des véhicules électriques et l'expansion des infrastructures de recharge, est en vigueur dans l'ensemble de la France depuis 2019. Il s'agit notamment du « droit à la prise », qui signifie que les propriétaires ou les locataires de places de stationnement seront légalement autorisés à installer une borne de recharge pour véhicules électriques dans les parkings communs de leurs immeubles.

### Les pôles de proximité, lieux de rassemblement pour le quartier

Plus tôt dans cette étude, nous avons mentionné l'IJburg à Amsterdam (Fig. 16) comme l'une des raisons pour lesquelles la ville d'Amsterdam a commencé à utiliser des normes de référence, parce que dans la première phase du développement de cette zone à grande échelle, il s'est avéré qu'il y avait une grande pénurie de certains équipements - en particulier pour les jeunes. À présent que la deuxième phase de l'IJburg est en cours de développement, avec trois autres îlots et bientôt des quartiers urbains entièrement neufs, la ville a adopté une approche différente. Outre les normes de référence pour les équipements d'intérêt général, une nouvelle approche des équipements de quartier a été explorée sous le nom de « pôles de quartier » dans le cas de Strandeiland.

Cette approche s'explique en partie par la décision de réduire au minimum le stationnement dans les rues et de regrouper tous les parkings dans des pôles centraux répartis sur l'île. Cela sert d'une part les objectifs de durabilité : grâce au pôle de quartier, des formes de mobilité alternatives et plus durables que la voiture sont encouragées, ce qui entraîne une réduction des émissions, et de l'énergie renouvelable peut être produite comme s'il s'agissait d'une petite centrale électrique. D'autre part, les pôles de quartier offrent des possibilités de « lieux de rassemblement de quartier » et de liens avec d'autres fonctions utiles pour les environs immédiats, d'autant plus que chaque habitant dans un rayon de 200 mètres a un centre à sa disposition.

On distingue deux types de pôles. Le « pôle de quartier » de base est avant tout un endroit conçu pour accueillir les voitures des riverains, avec la possibilité de mettre en place des équipements pratiques et accessibles, comme un

point colis, un point de recyclage ou des lieux de stockage. Le « pôle de quartier » spécialisé occupe une place un peu plus importante et emblématique dans le quartier, avec des équipements d'intérêt général ou commerciaux dans le socle. Il peut s'agir d'équipements d'intérêt général comme un centre de santé, une garderie ou une salle de quartier ; des espaces locatifs de différentes tailles, comme des salles de répétition pour les groupes de musique ; des espaces de travail collectif, d'artisanat et d'atelier - ou simplement des espaces commerciaux pour des commerces de détail et une salle de sport. Une autre option consiste à réaliser des services publics au niveau du quartier, comme une installation de recharge pour autobus combinée à un échangeur ou à un chantier communal. On pense également à l'utilisation optimale des étages et des toits pour les bureaux, les jeux, les sports, les jardins et l'agriculture urbaine.

Toutefois, il faudra de nombreuses années avant que ces pôles de quartier soient réellement utilisés, de sorte qu'il n'est pas encore possible d'évaluer leur succès. Le regroupement d'équipements avec un pôle d'énergie et de mobilité durable pourrait toutefois constituer une option intéressante à explorer plus en détail à Bruxelles, en particulier en combinaison avec l'établissement de normes de référence. Cette approche pourrait s'appliquer à la fois aux zones où la plupart des équipements doivent encore être réalisés, mais peut également offrir des opportunités pour la ville existante, où les éventuelles lacunes dans le réseau d'équipements pourraient être comblées de cette manière. Dans ce contexte, un « pôle de quartier » local pourrait agir comme un catalyseur d'interactions sociales, en devenant un lieu de rencontre où de nombreuses personnes passent quotidiennement. Ce flux constant d'individus ferait automatiquement du pôle un point de repère dans le quartier. Il peut être considéré comme un incubateur pour le développement social.

FIGURE 16. RÉPARTITION ET TYPE DE PÔLES DE PROXIMITÉ STRANDEILAND (COMMUNE D'AMSTERDAM)



Source : « Nieuwe voorzieningen duurzaamheid - inspiratienoek Buurthubs »

# 4. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT DE LA VILLE DE PROXIMITÉ

Ce chapitre analyse les différents modes de gouvernance, de financement et de mise en œuvre des équipements de proximité, en mettant en lumière le rôle central — mais évolutif — des pouvoirs publics. Il montre comment le développement de ces équipements repose de plus en plus sur des configurations hybrides, combinant intervention publique, partenariats avec le secteur privé et dynamiques citoyennes. À travers des exemples européens, le chapitre met en évidence la nécessité d'une approche intégrée, souple et territorialisée, capable d'articuler planification, investissement, participation et expérimentation, afin de répondre aux besoins locaux tout en renforçant la cohésion sociale, l'accessibilité et la durabilité des quartiers.

## 4.1 Secteur public

### Rôle de la commune

Les pouvoirs publics locaux peuvent assumer différents rôles dans le développement des équipements, à la fois proactifs, et facilitateurs. Cela inclut aussi leur rôle en matière de gouvernance, notamment en ce qui concerne les équipements de proximité. L'enjeu consiste à trouver le bon équilibre entre ce que peut prendre en charge le secteur privé et le niveau d'intervention des autorités publiques.

De plus, la ville de La Haye souligne que le développement des équipements se fait encore trop souvent par secteur, alors qu'une approche intégrée du développement de la ville de proximité serait plus efficace. À ce jour, aucune mesure concrète n'a encore été mise en œuvre pour remédier à cette problématique.

Le document de la commune d'Utrecht intitulé « Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen » donne un aperçu du rôle que la commune peut jouer dans la gestion et le développement des équipements d'intérêt général. Il décrit les responsabilités et les stratégies que la commune peut adopter pour s'assurer que ces équipements répondent aux besoins de la communauté, y compris des aspects tels que la propriété, le développement et la gestion à long terme. Nous examinons ci-dessous quelques-uns des rôles que la commune pourrait jouer. La commune d'Utrecht équivaudrait à l'échelle de la Région à Bruxelles.

#### › Partenaire

Une collaboration active et équitable avec les habitants, les associations et les acteurs économiques permet de définir les priorités de l'action urbaine en fonction des besoins des quartiers et de la diversité de la ville.

Dans les quartiers, cela se traduit par davantage de place accordée aux initiatives locales et par la recherche de nouvelles façons de renforcer la coopération entre les organisations.

#### › Régisseur

Le pouvoir public évalue de manière intégrée l'ensemble des intérêts en jeu, tant à l'échelle du quartier qu'à celle de la ville. Dans le cadre de son rôle de régisseur, elle veille à la mise en œuvre conforme aux intérêts établis, intervient lorsque cela est nécessaire et délivre les autorisations de développement d'équipements de proximité correspondantes.

#### › Facilitateur

Les pouvoirs publics créent et sécurisent des espaces pour des activités sociales, des rencontres, des expériences (dans la nature), de l'éducation, du sport, de la culture, des jeux et de l'exercice dans les nouveaux développements ou rénovations, avec pour objectif une utilisation optimale de ces espaces.

#### › Propriétaire et gestionnaire

Une partie des biens immobiliers et équipements d'intérêt général (par exemple les infrastructures sportives) appartient au pouvoir public. Une proportion importante est gérée par l'UVO (Utrechtse Vastgoed Organisatie, équivalent à la Régie des bâtiments), qui est responsable du calcul des coûts totaux, de la sécurisation du financement (par exemple via les loyers ou les subventions) et de la prise en compte des aspects opérationnels, dont la gestion, à long terme.

La ville d'Utrecht assume plusieurs rôles : maître d'ouvrage (ou co-maître d'ouvrage) pour le développement, bailleur et garant de la qualité. Ses responsabilités incluent la gestion des risques liés au développement, la conformité du patrimoine immobilier aux besoins actuels et futurs des locataires, ainsi que la planification de l'entretien à long terme dans le respect des contraintes budgétaires.

## Collaboration entre autorités communales

Par ailleurs, un partenariat de certaines municipalités de Paris mérite d'être mentionné. Sous le nom d'Est Ensemble, neuf municipalités de la zone urbaine de l'Est travaillent ensemble pour développer des projets et des politiques communs dans divers domaines tels que l'urbanisme, le développement économique, l'environnement, la culture et les équipements d'intérêt général. Ce partenariat a été créé pour fournir une approche coordonnée des défis et des opportunités dans cette partie de la métropole parisienne. Il vise également à améliorer la qualité de vie de ses habitants grâce à des services efficaces liés à un développement durable. Il joue un rôle clé dans la gouvernance régionale, en initiant et en pilotant des projets qui dépassent les limites des municipalités et ont un impact étendu.

## Instruments

En fonction de son rôle, le pouvoir public dispose de divers instruments pour la réalisation des équipements et des services de proximité, notamment :

- › la planification,
- › les propriétés foncières publiques et la politique foncière active, les ressources financières,
- › et les accords avec les développeurs.

Au niveau de planification des équipements d'intérêt général à Bruxelles, la prochaine révision du PRAS, « Share the City », offre des opportunités pour un zonage plus souple et mixte. Les exemples suivants peuvent inspirer ce processus de planification.

Le cadre théorique a déjà mentionné qu'à New York, un zonage plus souple et l'autorisation d'une plus grande activité commerciale ont automatiquement conduit à la création d'un mélange sain d'équipements et services de proximité dans un quartier. « Nous ne pourrions sans doute pas transformer Levittown en Leipzig, mais assouplir ne serait-ce que quelques règles de zonage pourraient permettre à des pharmacies, des épiceries, des salles de sport et des magasins de musique de s'installer au rez-de-chaussée des immeubles ou sur des terrains vacants en banlieue »? affirment les chercheurs du MIT.<sup>10</sup>

Les high streets de Londres, souvent citées comme un excellent exemple de la ville à 15 minutes, illustrent la valeur d'une concentration équilibrée d'équipements publics et de services commerciaux. En 2017, la ville a mené une étude approfondie sur le rôle et le fonctionnement de ces rues commerçantes, ainsi que sur les stratégies permettant de les rendre « adaptées au futur ».

L'étude met en évidence que la grande diversité des high streets — faite d'une multitude d'espaces, d'activités et de publics différents — les fragilise, car elles manquent d'un véritable groupe de soutien ou de représentation.

Les promoteurs défendent souvent les centres commerciaux, tandis que les habitants se mobilisent pour davantage de logements abordables. En revanche, les véritables porte-paroles des high streets restent rares.

De plus, ces rues ne sont pas toujours clairement définies dans les plans d'aménagement ou les documents stratégiques, ce qui limite la diversité des fonctions et freine les investissements. L'étude cherche donc à identifier les principaux défis et opportunités, tout en formulant des recommandations pour renforcer leur valeur à travers des politiques et outils de planification adaptés.

Bien que plusieurs de ces recommandations rejoignent implicitement les principes de la ville de proximité, certaines s'avèrent particulièrement pertinentes pour le développement d'une politique des équipements au sein des Noyaux d'Identité Locaux ou autres centralités de la Région bruxelloise :

- › L'étude souligne que certaines fonctions socialement utiles se réalisent au sein d'unités commerciales standard. Or, dans les plans d'affectation, ces fonctions sont souvent classées simplement comme « commerciales » ou « non commerciales », des catégories trop limitées pour évaluer pleinement leur valeur sociale. Il est également difficile de suivre leur évolution, c'est-à-dire leur émergence ou disparition au fil du temps, bien que certaines de ces fonctions puissent servir d'indicateurs de la santé d'une rue commerçante. Les plans, les flux de financement futurs et les initiatives de soutien devraient donc tenir compte de la diversité économique et sociale qui peut se développer dans une unité commerciale typique.
- › Les fonctions commerciales et sociales à petite échelle sont non seulement d'importantes sources d'emploi, mais elles constituent également de précieux équipements de proximité. L'étude recommande de soutenir leur présence à travers des actions de sensibilisation, des politiques et des investissements. Cela passe par la mise à disposition d'espaces abordables et accessibles, tant pour les industries créatives que pour les organisations communautaires, les petits commerces de détail et les entreprises indépendantes. Des solutions innovantes et créatives peuvent être testées pour réduire les coûts d'implantation, via des projets pilotes ou la promotion de bonnes pratiques comme les abattements fiscaux.
- › Les configurations spatiales typiques des high streets — composées de petites unités appartenant à différents propriétaires et complétées par divers espaces de travail — favorisent la diversité de l'offre.

<sup>10</sup>Ratti, C. en Salazar-Miranda, A., « Can 15-minute cities work in America? » in : Bloomberg CityLab 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us>

[com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us](https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us)

- › L'étude recommande également d'adopter une diversité de modes de gestion pour soutenir à la fois les entreprises et les habitants : cela va des zones d'investissement pour les entreprises (ZIE) et des organisations commerciales formelles, aux initiatives ponctuelles ou événements temporaires. Par ailleurs, il est essentiel d'aider les petites entreprises à suivre les évolutions réglementaires, souvent complexes et difficiles à appréhender.
- › Enfin, dans le cadre d'une approche fondée sur le lieu, il est nécessaire de coordonner de manière intégrée les différents thèmes et domaines pour exploiter pleinement le potentiel local. L'accent devrait être mis, autant que possible, sur le commerce de détail, la culture et les loisirs dans les centres locaux, afin de renforcer leur attractivité et leur rôle social.<sup>11</sup>

En outre, la commune de La Haye mentionne les leviers, fournis par la « stratégie des socles » récemment développée, qui offrent des possibilités d'implantation d'équipements. Cette stratégie comprend une trentaine d'outils que les pouvoirs publics peuvent utiliser pour aider à développer des socles abordables, dynamiques et attrayants.

Il existe différents niveaux d'implication des pouvoirs publics dans cette stratégie (voir également 4.1), dont la mise en relation, la réglementation (juridique), la stimulation (financière), la facilitation (y compris un outil de mise en relation entre l'offre et la demande tel qu'il existe également à Bruxelles, mais aussi un « directeur de socle »/courtier) ou le développement par les pouvoirs publics mêmes.

La Haye souhaite favoriser les projets pilotes et des expérimentations de « stratégie des socles » dans les zones de développement, en collaboration avec les habitants, les initiatives locales et les associations de logement. La dimension temporaire de ces projets est essentielle. Elle permet de soutenir les initiatives locales et de les adapter aux différents besoins du quartier et de la société. La temporalité peut également être considérée comme faisant partie d'une approche de participation différenciée, où le public peut choisir parmi une série d'opportunités pour faire entendre sa voix.

Amsterdam insiste sur le fait que, lors de la mise en place des équipements, leur emplacement et leur lien avec le contexte local sont essentiels. Le défi réside dans la conception d'équipements et de services permettant des combinaisons spatiales intelligentes. Pour y parvenir, il est nécessaire de développer une méthode de travail concrète, incluant des principes de conception, des exemples inspirants et la justification des choix effectués. À ce jour, aucune suite concrète n'a été donnée à ce projet, mais il souligne l'intérêt et la nécessité de disposer d'un catalogue typologique des équipements de la ville de proximité, que Perspective a élaboré parallèlement à la présente étude.

Le développement de la ville de proximité appelle une approche souple et innovante, capable d'articuler les dimensions spatiales, sociales et économiques du territoire.

Les expériences menées à Amsterdam, La Haye et Londres mettent en évidence plusieurs enseignements essentiels :

- › Regrouper stratégiquement les équipements permet d'optimiser leur accessibilité, leur usage et leur impact social.
- › Des stratégies telles que le zonage adaptatif, le développement à usage mixte et la création d'espaces abordables pour les activités économiques et communautaires renforcent la vitalité locale
- › La flexibilité de la gouvernance, la participation active des habitants et la mise en place de projets pilotes sont des leviers essentiels pour adapter la planification aux réalités locales.

Pour la Région bruxelloise, ces exemples offrent des pistes concrètes : la révision du PRAS, l'activation des outils de coordination et de mise en réseau, et le développement de nouvelles méthodes d'expérimentation locale peuvent contribuer à relever les défis urbains actuels.

Enfin, accorder la priorité aux espaces polyvalents et à l'intégration cohérente des équipements favorise l'identité locale, l'inclusion sociale et la résilience des quartiers. C'est ainsi que la ville peut répondre durablement aux besoins changeants de ses habitants et créer des environnements de vie à la fois fonctionnels, solidaires et durables.

### Investissements et couverture financière

À Portland, les stratégies d'investissement dans le développement urbain sont liées à l'échelle des centres mentionnés dans le point 2.2, afin de créer des quartiers mixtes. Les stratégies d'investissement sont les suivantes :

- › Investir pour réduire les inégalités en matière d'équipements et de services et améliorer l'habitabilité (en particulier en ciblant les quartiers existants où l'on ne prévoit pas beaucoup de développement) ;
- › Investir pour améliorer les quartiers et les équipements existants, faciliter la croissance tout en garantissant des prix abordables ;
- › Investir pour maintenir les niveaux d'équipements existants et répondre aux opportunités qui se présentent dans certains quartiers ;
- › Investir pour combler les lacunes en matière d'équipements aux endroits où un développement à grande échelle a déjà eu lieu récemment.

<sup>11</sup> Greater London Authority, 'High Street for All' (2017).

Outre les stratégies d'investissement pour les différents centres, la ville dispose d'un « plan des systèmes urbains » (Citywide Systems Plan) pour avoir une vision coordonnée et intégrée de l'infrastructure des systèmes urbains à l'échelle de la ville. Cela comprend les réseaux de circulation, mais aussi les systèmes de stockage et de distribution d'eau, les égouts, les parcs et les équipements de loisirs, les installations publiques périphériques telles que les hôtels de ville, les casernes de pompiers, les commissariats de police, et les installations liées à la technologie. Le plan inclut une vue d'ensemble des systèmes d'infrastructure urbains, des besoins et ambitions futurs, ainsi que des stratégies d'investissement pour la modernisation et l'entretien de ces systèmes.

Pour la réalisation de nouvelles infrastructures, il est nécessaire de disposer de moyens financiers dès les premières étapes du processus. Dans ce cadre, la commune de La Haye veille, via les normes directrices, à ce que des fonds soient prévus dans le Programme pluriannuel d'investissement (MIP) de la commune. Ces fonds couvrent également les coûts de gestion, d'entretien et d'exploitation inscrits au budget communal, ainsi que – dans les zones en développement – l'aménagement de l'espace public et les acquisitions foncières.

Cela nécessite une couverture financière provenant des bilans fonciers, de la récupération des coûts auprès des acteurs du marché, de contributions inscrites au budget communal dans le programme de développement urbain, et souvent aussi de subventions de l'État. Sans ces sources de financement, la mise en œuvre des équipements serait compromise et des déficits pourraient apparaître, selon la commune. Le mode de financement de la réalisation et de l'exploitation des équipements collectifs varie actuellement selon le type d'équipement [Fig. 17-18, voir aussi annexe 3]. La commune de La Haye étudie actuellement, en collaboration avec Amsterdam, Rotterdam, Utrecht et le gouvernement national, d'autres pistes pour le financement des équipements collectifs. Plus spécifiquement, elle analysera dans quelle mesure le système actuel de financement de l'exploitation est adapté pour mieux prendre en compte le plan d'investissement.

## 4.2 Partenariat public-privé

Conformément à l'approche de la « ville en tant que service » (voir 3.3) décrite dans le cadre théorique, de nouveaux acteurs apparaissent dans le développement et la gestion des équipements publics. À Paris, on observe une évolution de la forme d'organisation : celle des « écosystèmes urbains » en tant que réseau complexe d'acteurs publics et privés interconnectés. Il s'agit d'un domaine qui évolue encore (tout comme le rôle que les autorités locales devraient jouer), mais pour y répondre, Paris a déjà lancé un certain nombre de projets ciblés.

### Appels à projets urbains innovants (APUI)

L'idée se cachant derrière les APUI est d'accorder aux partenariats public-privé innovants une liberté presque totale dans la planification, le développement et la gestion des projets. La seule exigence est qu'ils soient innovants et créatifs. Ces appels sont lancés par des entités publiques telles que la Ville de Paris et permettent à des exploitants privés de proposer des projets innovants répondant à des critères prédéfinis, par exemple une utilisation polyvalente, notamment par le biais de projets à usage mixte avec des espaces de travail partagés, des services de mobilité et des solutions d'énergie renouvelable.

Les APUI ont favorisé l'émergence de nouveaux acteurs et partenariats. Ils encouragent une approche multidisciplinaire dans la conception et la gestion des projets urbains. Un certain nombre de défis accompagnent cette approche jusqu'à présent, dont la question comment gérer toutes ces innovations et ces différentes applications à long terme et comment garantir le bon fonctionnement de ces nouveaux équipements publics. Les APUI soulèvent donc implicitement des questions sur la gouvernance que Paris est en train d'étudier, qu'il s'agisse de la gouvernance publique, privée ou public-privé.

Parmi les exemples de réussite, citons la mise en place d'un administrateur transversal chargé de coordonner et de soutenir l'utilisation d'équipements partagés. Pour améliorer ce processus, la ville de Paris a engagé un expert qui l'a aidé à acquérir les connaissances techniques et organisationnelles.

Finalement, la ville de Paris monte des projets d'équipements qui se situent entre la gestion publique et la gestion indépendante. Le pouvoir public reste propriétaire du bâtiment et veille à ce que l'intérêt général soit desservi, mais une association le gère au quotidien, générant des revenus grâce à la location de salles et aux bénévoles du quartier.

### Croissance et défis des équipements privés qui offrent également une valeur collective

Les APUI permettent le développement d'équipements privés ayant une valeur collective telles que des crèches, des espaces d'exposition et des salles de sport. Pour les communes, cela signifie une offre supplémentaire d'équipements sans coût direct, tandis que les acteurs privés peuvent se démarquer dans l'appel d'offres en ajoutant de la valeur à leur projet.

Ces projets fonctionnent selon un modèle où les prix des terrains sont réduits en échange de l'innovation et de la création d'équipements d'intérêt public. La création d'une qualité cohérente entre les différents prestataires est une difficulté.

La valeur collective des équipements publics issus des APUI varie considérablement en fonction des projets. Les équipements les plus courants sont jusqu'à présent les

espaces de co-working et les espaces verts.

Un autre point d'attention est la réalisation effective de ces équipements et la garantie de leur pérennité. Pour ce faire, des instruments juridiques seront utilisés, y compris des clauses garantissant la mise en œuvre d'innovations et l'attribution d'équipements pour une période de 10 à 15 ans. Des sanctions financières peuvent être imposées en cas de non-respect de ces clauses.

### **Cartographier la proposition et la chaîne de valeur**

Bien que la recherche documentaire n'ait pas révélé d'exemples concrets de mise en œuvre, plusieurs experts – notamment dans le cadre des travaux de l'APUR sur la politique des équipements publics à Paris (2019) – recommandent d'intégrer certains outils issus du secteur privé dans la planification et la gestion des équipements publics.

L'un de ces outils est l'analyse de la chaîne de valeur, qui consiste à examiner l'ensemble des activités menées par une ou plusieurs organisations, depuis la conception d'un service jusqu'à sa mise à disposition du public. Appliquée aux équipements publics, cette approche permettrait de comparer la « proposition de valeur » des équipements traditionnels (conçus et gérés par des acteurs publics) avec celle de formes plus alternatives d'équipements ou de services.

Rarement utilisée dans le domaine public, cette méthode offre pourtant plusieurs avantages :

- › elle donne une vue d'ensemble claire des acteurs impliqués dans la conception, la gestion et l'exploitation d'un équipement ;
- › elle montre comment les changements dans un secteur – qu'ils soient technologiques, sociaux ou institutionnels – modifient la structure et les modes de fonctionnement des équipements ;
- › elle permet de comprendre non seulement les fonctions du service ou de l'équipement, mais aussi comment il est créé, organisé et délivré, en mettant en lumière les différentes étapes et acteurs impliqués dans le processus.

## **4.3 Collaboration publique-collective**

Depuis le début du siècle, un mouvement pour confier davantage de contrôle aux citoyens s'est développé.

D'une part, ce mouvement se traduit par l'ancrage de la participation dans les processus de développement urbain, et donc par la prise en compte des besoins locaux dans le développement des équipements. D'autre part, on observe une croissance significative des initiatives de quartier, des initiatives citoyennes et des actions collectives. Cette tendance se traduit également dans le développement des équipements de proximité, par exemple liés à l'enseignement, aux soins de proximité, à la mobilité, à l'économie circulaire, à l'agriculture urbaine et aux coopératives alimentaires.

### **Moyens d'impliquer activement les citoyens dans le développement de leur ville par la participation**

Il s'agit en partie d'interroger et de consulter les citoyens et citoyennes, mais aussi d'établir une communication plus directe entre les autorités locales et les citoyens.

Une stratégie participative multiforme à l'échelle du quartier sur le long terme est essentielle pour comprendre les différentes perspectives et les différents besoins des divers groupes d'habitants afin de garantir que l'on tienne compte du contexte et du caractère locaux et que les bons équipements se trouvent au bon endroit.

Il convient de déterminer avec précision qui appartient aux groupes cibles et, par conséquent, qui doit être impliqué dans le développement de la ville de proximité.<sup>39</sup> À Bruxelles, une coordination étroite et/ou une évaluation par les collègues chargés du projet *gender mainstreaming* sont évidentes à cet égard (avec la recommandation de dépasser la distinction binaire entre les sexes).

Les technologies numériques liées à ce que l'on appelle les « civic tech » jouent ici un rôle clé. Les technologies et les plateformes y sont conçues dans le but de promouvoir l'engagement civique, d'améliorer l'interaction entre les citoyens et les autorités et de renforcer le fonctionnement des processus démocratiques. Deux exemples de Paris :

### **Nouvelles formes de consultation publique**

Paris a lancé une initiative en partenariat avec des startups civic tech. Cette initiative utilise les médias sociaux pour mener des enquêtes auprès des consommateurs et étudier les besoins des résidents locaux. Des questionnaires en ligne, diffusés via les médias sociaux, recueillent des données localisées et ciblées sur les services et les commerces souhaités par les habitants. Bien que cette méthode soit principalement utilisée par des acteurs privés pour des études de marché et des projets immobiliers, la ville de Paris pourrait l'utiliser davantage pour identifier les besoins en matière d'équipements et de services urbains.

FIGURE 17. RÔLE DE RÉGIE DE LA COMMUNE DE LA HAYE PAR TYPE D'ÉQUIPEMENTS

Regierol	Type voorzieningen	Ruimtelijke strategie	Afweging en financiën
Voorzieningen, die gemeente in (juridisch) eigendom neemt	basisonderwijs (inclusief kinderopvang), speciaal onderwijs, middelbaar onderwijs, Centrum voor Jeugd en Gezin, wijkcentra met Servicepunt XL, cultuurankers, bibliotheken, sporthallen, zwembaden, podia, grootste gedeelte van broedplaatsen, ateliers en ca de helft van musea en ook een deel maatschappelijke opvang	Reserveringen van voorzieningen op gemeentegrond of te verwerven locatie (actief grondbeleid) en bundeling in voorzieningenclusters  Inzet op eventuele tijdelijke locaties  Overleg met onderwijsinstellingen over locaties met gecombineerd ruimtegebruik	Nut & Noodzaak voorzieningen op basis van IHP's en financiële afweging beschikbare middelen (MIP)  Gros voorzieningen is aangelegenheid opvolgende colleges/raden, inzet op oplopende kapitaalreeks van beschikbare middelen (MIP)  Uit te werken systematiek voor onderhoud, beheer en exploitatie (personeel)
Commerciële zorgvoorzieningen	Eerstelijns Zorgvoorzieningen en wijkgerichte tweedelijnszorg	In het IHP Zorg & Welzijn onderzoek naar publiek- en privaatrechtelijk instrumentarium  Inzet clustering in gezondheidscentra  reserveringen in bestemmingsplan/omgevingsplan met gemengde en specifieke eerstelijnszorgbestemmingen  samenbrengen van ontwikkelaars met (vertegenwoordiging van) huisartsen en andere zorgprofessionals in de eerste lijn	Door de markt/zorgaanbieder  verantwoordelijke waarborging: G4/VNG-inzet richting Nederlandse Zorg Autoriteit over vastgoedtariefstelling van verzekeraars, juiste indexatie en differentiatie naar gebieden en het financieel instrumentarium voor startende praktijken  Eventuele afspraken over betaalbaarheid in anterieure overeenkomsten
Georganiseerde buitensport	Zorgvoorzieningen en wijkgerichte tweedelijnszorg	Beslisboom Sport (zie paragraaf 2.4) Inzet Vlietzone voor CID en Binckhorst  Hierbij sterke afhankelijkheid van regels van landelijke sportbonden en beschikbaarheid van vrijwilligers, die zorgen voor sterke piekmomenten op de zaterdag vanuit regionale competitie-programmering en vaste maatvoeringen van sportvelden	Nut & Noodzaak voorzieningen op basis van IHP's en financiële afweging beschikbare middelen  Gros velden aangelegenheid opvolgende colleges/raden, inzet op oplopende kapitaalreeks van beschikbare middelen  Kostenverhaal/begroting/Rijksmiddelen voor slimme oplossingen met gecombineerd ruimtegebruik  Uit te werken systematiek voor onderhoud, beheer en exploitatie (personeel)
Voorzieningen in de openbare ruimte	Sportvelden en -banen	Ruimtereserveringen in gebiedsontwikkeling  Aparte projecten voor grote groenparken, speelveldjes, bomen aanpak bestaand groen en sportieve/ecologische netwerken binnen en buiten ontwikkelgebieden  Uit te werken beleid om voldoende sporttoestellen, speeltuinen en groen in toegankelijke binnentuinen van private eigenaren te waarborgen	Kostenverhaal, Rijksmiddelen en middelen in begroting stedelijke ontwikkeling  Onderzoek naar aanvullende financieringsmogelijkheden, voor kosten die niet op de ontwikkelaar verhaald kunnen worden  Onderzoek naar nader uit te werken systematiek ook voor toenemende kosten voor beheer, onderhoud
Specials en overige commerciële maatschappelijke voorzieningen	Speeltuinen, sportveldjes, sporttoestellen en groen	Ruimtereserveringen  Diverse sturingsmiddelen  Stadsmaken/placemaking  vastgestelde Plintenstrategie (RIS312977)	Middelen in IHP's  Subsidies voor verenigingen en instellingen, begrotingsbudget voor stadsmaken/placemaking al dan niet uit kostenverhaal  Instrumentarium plintenstrategie

Source : The x-minute city, online platform. <https://projects.urbanintelligence.co.nz/access-nz/>

## Budgets participatifs

Il s'agit d'un système qui permet aux habitants d'avoir leur mot à dire sur la manière dont le budget de leur commune est dépensé. Les habitants votent généralement pour des projets qui répondent à une demande d'équipements et de services divers dans le cadre d'un budget alloué. En 2014, Paris a introduit son budget participatif, allouant 5 % du budget d'investissement. Les citoyens ont ainsi eu l'occasion d'exprimer leurs attentes, notamment sur des thèmes tels que la solidarité et la rénovation des équipements existants. Toutefois, la fonction des budgets participatifs fait l'objet d'un débat : doivent-ils financer l'entretien des services et équipements existants ou se concentrer uniquement sur l'amélioration et le développement de nouveaux services ?

## Des plateformes pour une utilisation optimale des équipements disponibles

En France, plusieurs plateformes de mise en relation entre équipements et différents utilisateurs ont été créées. Par exemple, la CAF de Paris (Caisse d'Allocations Familiales) a lancé mesdoudous.fr pour optimiser l'utilisation des crèches en proposant des places libres aux familles en attente. Cette initiative vise à résoudre le problème de la sous-occupation des crèches et à faciliter la coordination entre l'offre et la demande d'accueil.

« Est Ensemble » a créé les plateformes Open Agenda Culture et Open Agenda Emploi Formation. L'objectif de ces plateformes est de centraliser les événements culturels et les opportunités professionnelles dans leur Région. Ces initiatives visent à améliorer la communication entre l'institution publique, ses partenaires et les habitants. L'idée est que ces plateformes constituent un lieu central où les habitants peuvent trouver des informations sur les emplois disponibles, les formations, les événements culturels et d'autres activités pertinentes, ce qui permet de participer à et de profiter plus facilement de ce que la communauté a à offrir.

L'expérience de Paris démontre que l'accès aux ressources numériques n'est pas toujours égal, et que certains groupes (comme les personnes âgées) ont des difficultés à les utiliser. Ce faisant, les applications créées par les autorités sont souvent considérées comme moins attrayantes, ce qui témoigne de problèmes de qualité et de la concurrence du secteur privé.

## Une citoyenneté active et engagée

Il existe en outre un mouvement mondial dans lequel les citoyens, les collectifs de quartier et d'autres formes d'organisation bottom-up prennent de plus en plus d'initiatives. Ces initiatives représentent une alternative à l'organisation et au financement plus traditionnels par le secteur public.

FIGURE 18. MODE DE RÉALISATION ET D'EXPLOITATION PAR TYPE D'ÉQUIPEMENTS

Categorie	Wettelijke taak huisvesting gemeente	Investerings vervanging en uitbreiding	Exploitatie en beheer
Onderwijs	Ja <sup>13</sup>	Structurele middelen, toekenning via het Programma Onderwijshuisvesting	Verantwoordelijkheid schoolbesturen, bekostigd via lumpsum ministerie van OCW ((groot)onderhoud, aanpassingen, energieverbruik en schoonmaak)
Zorg	Deels <sup>14</sup>	Eigenstandige verantwoordelijkheid van de zorginstellingen	Huisvestingslasten deels via subsidies, deels via andere inkomsten bekostigd (markt/verzekeraars)
Welzijn	Deels <sup>15</sup>	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP en via kostendekkende huur vanuit subsidies aan instellingen	Servicepunten XL en CJG's worden volledig bekostigd door de gemeente (kapitaallasten en exploitatie). Wijkcentra betalen huur, maar inkomsten via subsidies
Kunst en cultuur	Nee	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP	Bekostigd door subsidies. Klein onderhoud door instellingen, groot onderhoud door de gemeente
Sport	Nee	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP Incidenteel, via de MJOP	Sportvelden beheerd door de gemeente, sportaccommodaties in bruikleen aan de vereniging (verantwoordelijk voor onderhoud). Personeelskosten, onderhoudskosten en subsidies uit programmabegroting Sport
Groen	Nee	Investerings: incidenteel via grondexploitaties en kostenverhaal (overeenkomsten met ontwikkelende partijen)	Dagelijks beheer en onderhoud: structureel, via Programma Buitenruimte. Bij incidentele investeringen dient structureel beheer gedekt te zijn
Spelen & sporten in openbare ruimte	Nee	Investerings: incidenteel via begroting stedelijke ontwikkeling, grondexploitaties en kostenverhaal (overeenkomsten met ontwikkelende partijen)	Beheer, onderhoud en vervanging door de gemeente, actief via Programma stadsdelen en wijken bijgestaan door vrijwilligers, ouders en verzorgers

À Amsterdam, il est explicitement mentionné que les initiatives bottom-up sont beaucoup plus soutenues parce qu'elles sont dans le quartier et du quartier ; les gens se sentent impliqués et inspirés pour relever les défis locaux avec leurs voisins et créer de nouvelles opportunités.

Le monde bottom-up offre une large palette de possibilités différentes, dont nous n'évoquerons brièvement que trois exemples, compte tenu des limites de cette étude : l'un porte sur le mode d'organisation, l'autre sur le fait de « colorier en dehors des lignes » et le dernier sur le financement.

### L'occupation temporaire

L'occupation temporaire permet d'animer le quartier à court terme, de tester des idées d'interventions à long terme, de faciliter les initiatives bottom-up et d'impliquer les habitants et les entrepreneurs du quartier.

L'occupation temporaire est certainement aussi pertinente à la lumière du point 2.2.2 La ville à hauteur des yeux de la partie I et la création de rues et de socles dynamiques, par exemple, en permettant aux nouveaux entrepreneurs locaux de tester une idée d'entreprise.

L'occupation temporaire est aussi un levier pour développer les équipements innovateurs liés aux transitions climatiques et énergétiques ainsi qu'à la proximité, comme par exemple les bibliothèques de matériaux, d'outils et de jouets, les dépôts de recyclage ou les plateformes de construction circulaire.

L'occupation temporaire permet d'expérimenter de nouveaux modèles de propriété, de mise en œuvre et de gestion, tels que la création de biens communs ou de coopératives pour les producteurs locaux, les concours et initiatives de conception, ainsi que les subventions de quartier. Les projets pilotes menés avec des institutions locales, notamment de recherche, sur des enjeux touchant le quartier, favorisent la mobilisation de l'intelligence collective et de la créativité des habitants.<sup>12</sup>

L'occupation temporaire exige des politiques spécifiques et une marge de manœuvre pour le travail sur mesure.

Le guichet des occupations temporaires, développé à Bruxelles, est essentiel pour garantir une vue d'ensemble centrale des espaces disponibles, qui peuvent être facilement « réservés », et pour assurer l'accompagnement nécessaire des initiatives temporaires.

La complexité de l'occupation temporaire est notamment de maintenir une initiative couronnée de succès de manière permanente. Dans une étude menée sur les biens communs à Bruxelles, l'une des principales recommandations en fonction de l'un des principaux objectifs stratégiques est de **forcer le cadre de soutien** à l'occupation temporaire.<sup>13</sup> Cela

est également important pour toute forme d'équipement d'intérêt général.

Les aménagements temporaires peuvent être particulièrement utiles pour certains types d'équipements qui requièrent flexibilité, adaptabilité et participation de la communauté. Ainsi, accorder la priorité à des équipements tels que les centres communautaires, les espaces culturels, les marchés locaux et les logements temporaires peut apporter des avantages significatifs pour ces aménagements, car ils répondent à une variété de besoins souvent fluctuants, y compris les services sociaux, les réunions et les ateliers éducatifs. Les espaces culturels peuvent bénéficier d'aménagements temporaires en créant des opportunités pour des événements, des expositions et des spectacles qui favorisent la créativité et l'interaction au niveau local.

L'implication des communautés locales dans les projets d'occupation temporaire nécessite une approche participative proactive.

### Les biens communs

Les biens communs sont un mode d'organisation : un collectif qui possède et s'occupe d'une « affaire publique » ou d'un « bien commun » sur la base d'idéaux et de valeurs partagés, tels que l'eau, la nourriture, l'énergie, les données ou les soins. Il s'agit par exemple de « broodfondsen »<sup>14</sup> (assurance de maladie solidaire entre indépendants), de coopératives de logement et de coopératives énergétiques locales, mais aussi de collectifs offrant des services et des activités dans le cadre des soins de santé et de l'assistance globaux.

Bruxelles Environnement a été l'un des donneurs d'ordre d'une étude participative sur les biens communs et leur pertinence pour Bruxelles en 2023, se basant entre autres sur une référence de certaines villes européennes.

Cette étude montre que, dans le contexte des équipements de proximité, les biens communs peuvent jouer un rôle clé dans l'ancrage d'une économie circulaire locale et durable. Ils favorisent par exemple la mise en commun et la réutilisation de matériaux, d'outils ou d'espaces partagés tels que des cuisines collectives ou des ateliers communautaires.

Elle souligne également que la cohésion sociale et l'entraide locale sont des leviers essentiels de cette approche. Cela se traduit par la création de services et d'équipements « socialement innovants et holistiques », c'est-à-dire des dispositifs qui répondent à des besoins réels sans nécessairement passer par les structures traditionnelles. Ces équipements peuvent, par exemple, concerner la distribution alimentaire pour les ménages vulnérables, les lieux de rencontre entre parents d'un même quartier ou encore les initiatives de santé préventive.

<sup>12</sup> C40 Cities & ARUP 'Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021)

<sup>13</sup> CLTB, Ecores, Communa en Equal Partners in opdracht van Leefmilieu Brussel en Brussel Economie en Werkgelegenheid, Participatieve studie over de Brusselse Commons (2023).

<sup>14</sup> [https://www.broodfondsen.nl/hoer\\_het\\_werkt](https://www.broodfondsen.nl/hoer_het_werkt)

L'étude se conclut par plusieurs recommandations concrètes, visant à renforcer et structurer ces dynamiques locales :

- › En collaboration avec les initiatives de biens communs déjà existantes en Région bruxelloise, il est recommandé de définir un cadre de soutien adapté, respectueux de leur spécificité et de leur autonomie de fonctionnement. Le Conseil des biens communs de Bruxelles, actuellement en cours de création, devrait jouer un rôle central dans cette démarche. Dans ce contexte, une attention particulière devrait être accordée aux opportunités offertes par les biens communs pour la création ou la gestion d'équipements de proximité.
- › Par ailleurs, le soutien public, notamment financier, devrait être envisagé comme un continuum, allant de la phase d'émergence des initiatives jusqu'à leur pérennisation, afin de favoriser la création d'un écosystème cohérent et durable des biens communs
- › Il est également proposé de développer une politique de mise à disposition pérenne d'espaces d'expérimentation, gérés selon les principes des biens communs. Cette politique viserait à instaurer un système partagé de mise à disposition d'espaces, offrant davantage de sécurité juridique et opérationnelle aux porteurs de projets, tout en facilitant l'accès à ces lieux. Les bailleurs publics sont encouragés à explorer les moyens de pérenniser certaines occupations temporaires via des modèles de gestion et de propriété partagée, inspirés notamment des coopératives immobilières actuellement en développement dans la Région bruxelloise.

L'étude propose par ailleurs un cadre réglementaire spécifique pour accompagner l'émergence des occupations temporaires à finalité sociale. Cette proposition mériterait d'être examinée en lien avec les politiques d'équipements, en concertation avec les services régionaux chargés du suivi de ces occupations.

À ce jour, il n'existe toutefois aucune information claire sur les mesures concrètes déjà mises en œuvre dans le cadre de cette proposition. Il serait donc pertinent d'approfondir l'étude afin d'évaluer les résultats du plan d'action et d'identifier les opportunités qu'il offre pour le développement d'équipements de proximité en Région bruxelloise.

### Espace libre

La notion d'espace libre partage plusieurs principes avec ceux des biens communs, tout en se distinguant par une plus grande souplesse dans sa forme et sa durée. Ces espaces naissent à l'initiative des citoyens, en marge des logiques de marché et des cadres stricts de l'action publique. Leur caractère non réglementé, parfois « désordonné », crée une véritable bouffée d'air et de créativité urbaine. Ces lieux à vocation non commerciale renforcent la

cohésion sociale et l'inclusivité : ils offrent des espaces de rencontre, d'expérimentation, de réflexion et d'engagement collectif. Les initiatives peuvent y être éphémères ou durables – le temps d'une nuit, d'un week-end, d'une saison, de plusieurs années ou de manière permanente.

Pour soutenir ces dynamiques, la Ville d'Amsterdam a mis en place plusieurs instruments innovants dans le cadre de sa politique des espaces libres. Elle privilégie d'abord une lecture créative de la réglementation, révélant qu'il est souvent possible d'agir dans les marges des règles existantes. De nombreuses ordonnances municipales prévoient en effet des clauses dérogatoires, comme la disposition expérimentale du Règlement général local (APV) qui autorise, à titre temporaire, certains événements sans permis. La Ville prévoit également la création d'une « Brigade des Règles », une petite équipe flexible composée notamment d'un juriste, d'un agent de délivrance de permis et d'un contrôleur. Ce groupe évalue, dès les premières étapes, la faisabilité juridique des projets et cherche des solutions créatives pour les rendre possibles, quel que soit le cadre initial. Sur le plan financier, l'équipe « Espace libre » collabore avec différentes administrations : la cellule Démocratisation (pour le soutien à la participation citoyenne), le Bureau des incubateurs créatifs (pour le financement d'espaces d'expérimentation) et le Bureau pour les initiatives sociétales intégrées, chargé de distribuer des subventions aux projets à visée sociale. Par ailleurs, la Ville reconnaît que faciliter la création d'espaces libres nécessite parfois un appui direct aux porteurs de projets, sous la forme d'une garantie, d'un prêt ou d'une aide financière couvrant un investissement non rentable.

En Région bruxelloise, les orientations stratégiques de la modification du plan d'affectation « Share the City » intègrent également des concepts tels que l'espace libre à travers la proposition d'intégrer une affectation « blanche ». Ces notions traduisent la volonté de trouver un équilibre entre densité urbaine, durabilité et qualité de vie.

L'espace libre vise à préserver et développer des zones ouvertes propices à la récréation et à la stabilité écologique.

L'espace blanc désigne les zones urbaines sous-utilisées ou non programmées, perçues comme des opportunités de réaffectation adaptative et d'innovation urbaine.

Enfin, l'espace de respiration met l'accent sur la nécessité de lieux de détente et de bien-être mental, favorisant la rencontre et la convivialité.

Ensemble, ces approches soutiennent la vision bruxelloise d'un développement urbain durable, fondé sur l'inclusivité et la résilience, tout en répondant aux défis contemporains de la densification.

Tant à Amsterdam qu'en Région bruxelloise, l'intention

délibérée de créer et de soutenir différents types d'espaces libres montre qu'ils peuvent jouer un rôle majeur dans l'amélioration du cadre de vie urbain. En combinant initiatives citoyennes, gouvernance flexible et planification durable, ces villes illustrent une même ambition : renforcer la participation communautaire, la durabilité écologique et la vitalité de l'espace public. Ces démarches offrent un cadre inspirant pour faire des espaces libres et adaptables une priorité des politiques urbaines, au service d'une meilleure qualité de vie et d'un tissu social plus fort.

### Crowdfunding

Le crowdfunding permet aux citoyens de collecter des dons, des prêts ou des investissements pour un large éventail de projets. Le crowdfunding offre l'avantage de diversifier les sources de financement et de promouvoir les projets des promoteurs, qu'ils soient privés, associatifs ou publics.

Depuis un décret de décembre 2015, les autorités publiques en France peuvent recourir au financement participatif pour soutenir divers types d'initiatives, telles que :

- › la construction d'équipements publics,
- › l'organisation d'événements,
- › ou encore la rénovation du patrimoine.

Pour ce faire, elles s'appuient sur des plateformes généralistes comme Ulule et KissKissBankBank, mais aussi sur des plateformes spécialisées dans des secteurs spécifiques tels que le patrimoine, les initiatives citoyennes, l'agriculture ou le logement.

À Paris, plusieurs plateformes d'échange de services citoyens permettent aux particuliers de bénéficier d'un crédit d'impôt de 50 % selon les activités réalisées. Certaines opérations de crowdfunding peuvent également profiter de ce mécanisme. Ainsi, l'État soutient largement le financement participatif via des déductions fiscales, ce qui encourage la participation des contribuables.

À Louvain, le hall industriel Hal 5 fonctionne depuis plusieurs années comme occupation temporaire et incubateur pour de nouvelles expérimentations urbaines. Ce hall ferroviaire de 2 000 m<sup>2</sup> accueille un mélange très diversifié d'équipements de proximité.

Cette initiative résulte d'une collaboration entre habitants, organisations de quartier (réunies au sein d'une asbl) et ville de Louvain, combinant des démarches bottom-up (issues du quartier) et top-down (portées par la ville). Le financement, quant à lui, a été principalement bottom-up, sous la forme d'un crowdfunding spécifique : les prêts « win-win », complétés par un prêt de la Banque Triodos assorti de conditions particulières. Ce dispositif permet aux particuliers d'investir à des taux d'intérêt

faibles ou nuls, rendant l'investissement attractif tout en permettant à l'asbl de financer ses projets.

Les prêts ont été remboursés en cinq ans grâce aux revenus générés par différentes sources : loyers, horeca, organisation d'événements et location de salles.

## 5. SUITES

Le modèle de la ville de proximité représente une approche flexible et communautaire du développement urbain qui met l'accent sur les personnes et leurs besoins. Ce concept a été adopté et adapté dans plusieurs villes du monde, comme le montrent les parties 1 et 2 du volet A de cette étude (Cadre théorique et Synthèse des références). Ce volet met en évidence les fondements théoriques de la ville de proximité et les stratégies mises en œuvre.

Ce volet fait partie de la boîte à outils « Renforcer la ville de proximité en Région bruxelloise », une approche globale soutenant la Région bruxelloise dans la mise en œuvre du modèle de Ville de proximité. Conçu pour fournir des conseils pratiques et des stratégies viables, la boîte à outils constituée des trois volets A, B et C, aide à mettre en œuvre un plan cohérent et efficace pour créer des quartiers durables, inclusifs et orientés vers la communauté. L'objectif final est de s'inspirer des expériences de stratégie de ville de proximité mise en œuvre par d'autres villes afin de développer une approche et une stratégie locales qui répondent aux besoins et à la dynamique spécifiques de la Région bruxelloise.

La démarche participative incite Perspective, qui met l'accent sur les processus itératifs pour s'adapter aux dynamiques changeantes et assurer une pertinence continue, d'intégrer davantage la participation des citoyens, des communautés et des associations dans la conception des projets, un nouveau service régional a été déjà créé au sein de Perspective pour orienter les processus de conception avec de meilleurs processus participatifs : le service Participation, qui consiste en « une équipe de facilitateurs qui conseillent et soutiennent les processus de participation au sein de la Région ».

## SOURCES

### Cadre théorique

Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

Bureau Happold, « 15-minute Cities » (2023) via <https://www.burohappold.com/articles/15-minute-cities/>.

C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city (2021).

C40 Knowledge Hub, '15-minute cities: Debunking the myths' (2023) via: [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunking-the-myths?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunking-the-myths?language=en_US).

City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>.

CLTB, Ecores, Communa et Equal Partners pour le compte de Bruxelles Environnement et Bruxelles Économie et Emploi, Étude participative sur les communs bruxellois (2023).

Ferrer-Ortiz, C. ; Marquet, O. ; Mojica, L. ; Vich, G., 'Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times', Smart Cities (2022) 146–161.

Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Grip op de Haagse plint. Strategie voor sturing op levendige, diverse en inclusieve plinten (2022).

Gemeente Utrecht, Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad (2021).

IAE Paris, White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions (2019).

Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change (2022).

Liagre-Böhl, H. de, Amsterdam op de helling. De strijd om stadsvernieuwing (2010).

Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., « The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design », Cities (2022).

Metrolab series, La fabrique de l'infrastructure sociale (2022).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111.

Moreno, C., 'Living in proximity in a living city', Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation (2021).

Mueller, N. et al., « Changing the urban design of cities for health: the superblock model », Environmental International (2020).

Nabil, N.A.; Eldayem, G.E.A. Influence of mixed land-use on realizing the social capital. HBRC J. (2015) 285–298, dans : Carlos Moreno, Zaheer Allam \*, Didier Chabaud, Catherine Gall et Florent Prat-long, « Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities », Smart Cities (2021) 93-111.

O'Sullivan, F., 'The father of the 15-minute city doubles down on his vision' in Bloomberg CityLab, 06-05-2024 via: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-06/from-paris-to-cleveland-15-minute-city-book-charts-the-concept-s-rise>.

O'Sullivan, F., 'Where the '15-minute city' falls short' in Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>.

perspective.brussels, Note-cadre sur la Mixité. Comment trouver un équilibre entre les différentes zones ? (2022).

Pozoukidou, G.; Angelidou, M. Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable

and Smart City Developments until 2030. *Smart Cities* 2022, 5, 1356–1375.

Ratti, C. et Salazar-Miranda, A., « Can 15-minute cities work in America? » in : Bloomberg CityLabm 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us>.

Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

Sweco, Onderzoek voorzieningenprogramma Central Innovation District Den Haag (2023)

UN Habitat, MY Neighbourhood (2024).

Veldhuis, W. en Franke, P., Onderweg naar de rechtvaardige stad (2024).

Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

## Analyse comparative

Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

Bureau Happold, « 15-minute Cities » (2023) via <https://www.burohappold.com/articles/15-minute-cities/>.

City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via : <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>.

CLTB, Ecores, Communa et Equal Partners pour le compte de Bruxelles Environnement et Bruxelles Économie et Emploi, Étude participative sur les communs bruxellois (2023).

Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Grip op de Haagse plint. Strategie voor sturing op levendige, diverse en inclusieve plinten (2022).

Gemeente Utrecht, Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad (2021).

IAE Paris, White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions (2019).

Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change (2022).

Liagre-Böhl, H. de, Amsterdam op de helling. De strijd om stadsvernieuwing (2010).

Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., « The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design », *Cities* (2022).

Metrolab series, La fabrique de l'infrastructure sociale (2022).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', *Smart Cities* (2021) 93-111.

Moreno, C., 'Living in proximity in a living city', *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

Mueller, N. et al., « Changing the urban design of cities for health: the superblock model », *Environmental International* (2020).

Nabil, N.A.; Eldayem, G.E.A. Influence of mixed land-use on realizing the social capital. *HBRC J.* (2015) 285–298, dans : Carlos Moreno, Zaheer Allam \*, Didier Chabaud, Catherine Gall et Florent Prat-long, « Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities », *Smart Cities* (2021) 93-111.

perspective.brussels, Note-cadre sur la Mixité. Comment trouver un équilibre entre les différentes zones ? (2022).

Pozoukidou, G.; Angelidou, M. Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable

# ANNEXE 1

BRUXELLES, VILLE DE PROXIMITÉ

**EXTRAIT DES NORMES INDICATIVES POUR  
DES ÉQUIPEMENTS SOCIAUX ET DES ESPACES VERTS  
COMMUNE DE LA HAYE (2024)**

## Normes de référence élaborées pour les équipements sociaux et les espaces verts, Commune de La Haye (2024)

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
<b>Omrekenfactor van woningen naar inwoners</b>	<b>Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied</b>	<b>Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk</b>	<b>Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96</b>	<b>Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73</b>
<b>ONDERWIJS</b>				
<b>Primair Onderwijs</b> Kindcentrum met: • 425 leerlingen • 1 gymzaal • Kinderopvang	<b>Richtlijn</b> 1 school per 4.350 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 2.100 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 2.320 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 1.165 woningen
Inclusief speciaal onderwijs	<b>Richtinggevende normen</b> 1.000m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 1.900 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 3.800 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 3.800 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen
Voedingsgebied: Buurt/wijk	<b>Richtlijn</b> Toepassing van deze richtinggevende normen is niet voor alle woningen in een ontwikkelgebied, maar alleen voor woningen die niet zijn meegenomen in de leerlingenprognose. De leerlingprognoses zijn leidend voor de woningbouwplannen die zijn meegenomen in de leerlingenprognoses.			
Maatvoering: 4.400 m <sup>2</sup> 2.245 m <sup>2</sup> onderwijs 455 m <sup>2</sup> gymzaal 500 m <sup>2</sup> kinderopvang 1.200 m <sup>2</sup> buitenruimte				
<b>Voortgezet Onderwijs</b> • 700 leerlingen • 2 gymzalen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 21.100 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 5.100 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 5.100 woningen	<b>Richtlijn</b> 1 school per 3.660 woningen
Inclusief internationaal & speciaal onderwijs	<b>Referentienorm</b> 300 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Referentienorm</b> 1.250 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Referentienorm</b> 1.250 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Referentienorm</b> 1.750 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen
Voedingsgebied: Stadsdeel/stad	<b>Richtlijn</b> Toepassing van deze richtinggevende normen is niet voor alle woningen in een ontwikkelgebied, maar alleen voor woningen die niet zijn meegenomen in de leerlingenprognose. De leerlingprognoses zijn leidend voor de woningbouwplannen die zijn meegenomen in de leerlingenprognoses.			
Maatvoering: 6.410 m <sup>2</sup> 5.000 m <sup>2</sup> onderwijs 910 m <sup>2</sup> gymzaal 500 m <sup>2</sup> buitenruimte				
<b>KUNST EN CULTUUR</b>				
<b>Cultuurankers</b>	<b>Richtlijn</b> Elk stadsdeel kent een eigen cultuuranker. De inzet is dat het aantal cultuurankers gelijk blijft. In ontwikkelgebieden wordt ingezet op benutting van bestaande cultuurankers, al dan niet met uitbreiding ter plaatse. Een andere mogelijkheid is de realisatie van cultuuranker-satellieten. Hiermee zal een cultuuranker conform de subsidieregeling neveninvesteringen krijgen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
Maatvoering: 1.000-3.000 m <sup>2</sup> 1.800 m <sup>2</sup> gemiddeld	<b>Richtinggevende normen</b> 60 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
<b>Bibliotheken</b> Exclusief centrale bibliotheek	<b>Richtinggevende normen</b> 45 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	(één wijkbibliotheek per ca. 30.000 inwoners)			
Maatvoering: 350-950 m <sup>2</sup> 850 m <sup>2</sup> gemiddeld				
<b>Musea</b>	<b>Richtlijn</b> Afhankelijk van het gebied in het gebied zelf of een centrale locatie in de stad			
Voedingsgebied: Stad	<b>Richtinggevende normen</b> 200 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
Maatvoering: Vanaf 2000m <sup>2</sup>				
<b>Podia</b>	<b>Richtlijn</b> Afhankelijk gebied in het gebied zelf of een centrale locatie in de stad			
Voedingsgebied: Stad	<b>Richtinggevende normen</b> 150 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen.			
Maatvoering: Vanaf 1500 m <sup>2</sup>				
<b>Ateliers</b>	<b>Richtlijn</b> Oplossingen in de tijdelijkheid en stadsbrede inpassing			
Voedingsgebied: stadsbreed	<b>Richtinggevende normen</b> 48 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen.			
Maatvoering: Afzonderlijke ateliers 20-60 m <sup>2</sup> Verzamelpanden 400-800 m <sup>2</sup>				
<b>Broedplaatsen</b>	<b>Richtlijn</b> Oplossingen in de tijdelijkheid en stadsbrede inpassing			
Voedingsgebied: stadsbreed	<b>Richtinggevende normen</b> 90 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen.			
Maatvoering: 400-3.000 m <sup>2</sup>				

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73
<b>SPORT</b>				
	Algemeen: bij de toepassing van de richtinggevende normen voor sport in een gebied wordt gebruik gemaakt van de Beslisboom Sport. Daarmee kan bepaald worden hoeveel nieuw aanbod er echt nodig is. Dit is ook opgenomen in het IHP sport (RIS311895) en Structuurvisie Zuidwest. De beslisboom is opgenomen aan het einde van dit hoofdstuk.			
<b>Sporthal</b>	<b>Richtlijn</b> 1 sporthal per 22.000 inwoners (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel).			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Een nieuwe sporthal wordt bij voorkeur in combinatie met een gymzaal voor voortgezet onderwijs ontwikkeld.			
Maatvoering: 3.000 m <sup>2</sup>				
<b>Zwembad</b>	<b>Richtlijn</b> 1 zwembad per 77.500 inwoners (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel).			
Voedingsgebied: Stadsdeel	(bron: rapport Drijver & Partners: spreiding is belangrijk + verdeling wedstrijd versus instructie)			
Maatvoering: 4.000 m <sup>2</sup>				
<b>Buitensport</b>	<b>Richtlijn</b> Naast het aanleggen van extra veldruimte, zal de gemeente in samenwerking met de sportbonden inzetten op een betere spreiding van teams over het weekend. Bij het bereiken van de maximale bezetting – conform Beslisboom Sport – groeien de buitensportaccommodaties mee aan de hand van de richtinggevende normen.			
Inclusief parkeren, buitenruimte, clubgebouwen	De opgave voor (anders-)georganiseerde buitensport wordt in het ontwikkelgebied gerealiseerd. Of indien niet mogelijk bij voorkeur binnen een hemelsbrede afstand van ongeveer 1.500 meter rond het ontwikkelgebied gerealiseerd of opgelost. Deze afstandsnorm is gebaseerd op een acceptabele reisafstand naar een sportvoorziening, waarbij de fietsverbinding en de bereikbaarheid met openbaar vervoer een rol spelen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
Maatvoering: Varieert, sportcomplexen hebben bij voorkeur meerdere velden, buitenruimte, clubgebouwen	<b>Richtinggevende normen</b> 2.600 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 4.000 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 6.000 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 10.000 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen
<b>Speelveldjes zoals Cruyff- en Krajscek Courts</b>	<b>Richtinggevende normen</b> Voor hoogstedelijk 810 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen. Voor de overige milieus 1.000 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
<b>Sport in de openbare ruimte</b>	<b>Richtinggevende normen</b> Voor hoogstedelijk 1.050 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen. Voor de overige milieus 1.000 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen.			
	<b>Richtlijn</b> Sport is een onderdeel van de totale openbare ruimte die voor gebruik(sgroen) wordt ingericht, waarbij uitgegaan wordt van minimaal 1.000 m <sup>2</sup> voor sport, spelen en bewegen per 1.000 woningen. Er wordt indicatief uitgegaan van 100% dubbelgebruik met groen of verharde openbare ruimte (alle sport in de openbare ruimte wordt gerealiseerd in gebruiksgroen).  Daarnaast is de ambitie van de gemeente dat iedereen in 2040 binnen een straal van 1 km rond zijn huis een gelegenheid kan vinden om te sporten in de openbare ruimte. Routes en rondjes worden waar mogelijk aan elkaar verbonden waardoor de wandelaar, de korte én de lange afstand sporter gemakkelijk zijn weg vindt. Er zijn ook voldoende sporttoestellen zoals voor calisthenics.			
<b>Groen en spelen</b>				
	Algemeen: in de bijlage 1 staat nadere uitleg over doel en toepassing van de richtinggevende normen voor (openbaar) gebruiksgroen, spelen en sport in de openbare ruimte.			
<b>Speelvoorzieningen</b>	<b>Richtlijn</b> 0-6 jaar: 1 speelplek per 50 kinderen 7-12 jaar: 1 speelplek per 75 kinderen 13-18 jaar: 1 speelplek per 100 kinderen			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Ieder kind, jeugdige en jongere vindt een uitdagende maar veilige plek om te spelen, te sporten en verblijven. Deze plek bevindt zich in een actieradius rond zijn huis die passend is bij de leeftijd.			
0-6 jaar: 100-150 meter 7-12 jaar: 400-600 meter 13-18 jaar: 1.000 meter	40% van de speelvoorzieningen kan worden gecombineerd met groen. Dit schept een verplichting voor de ontwerpvoorgave.			
Maatvoering: 0-6 jaar: 200 m <sup>2</sup> 7-12 jaar: 500 m <sup>2</sup> 13-18 jaar: 750 m <sup>2</sup>	<b>Richtinggevende normen</b> 1207 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 1.000 woningen	<b>Richtinggevende normen</b> 4.950 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen
	Sterk verschillend per deelgebied	0-6 jaar: 1 speelplek per 265 woningen	0-6 jaar: 1 speelplek per 275 woningen	0-6 jaar: 1 speelplek per 200 woningen
		7-12 jaar: 1 speelplek per 525 woningen	7-12 jaar: 1 speelplek per 530 woningen	7-12 jaar: 1 speelplek per 275 woningen
		13-18 jaar: 1 speelplek per 675 woningen	13-18 jaar: 1 speelplek per 785 woningen	13-18 jaar: 1 speelplek per 350 woningen

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73
<b>ZORG EN WELZIJN</b>				
Eerstelijnszorg • huisarts • tandarts • apotheek • fysiotherapeut • verloskundige	Richtlijn (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel) 1 huisarts per 2.095 inwoners 1 tandarts per 2.000 inwoners 1 apotheek per 6.600 inwoners 1 fysiotherapeut per 1.075 inwoners 1 verloskundige per 2.000 vrouwen in de vruchtbare leeftijd			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Richtinggevende normen Voor hoogstedelijk milieu gemiddeld 327 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen Voor overige milieus 365 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen:			
Maatvoering: • huisarts 120 m <sup>2</sup> • tandarts 120 m <sup>2</sup> • apotheek 150 m <sup>2</sup> • fysiotherapeut 50 m <sup>2</sup> • verloskundige 40 m <sup>2</sup>	• huisarts 110 m <sup>2</sup> • tandarts 115 m <sup>2</sup> • apotheek 40 m <sup>2</sup> • fysiotherapeut 90 m <sup>2</sup> • verloskundige 10 m <sup>2</sup>			
Centrum Jeugd en Gezin	Richtlijn 1 CJG per stadsdeel wordt momenteel gehanteerd.			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Richtinggevende normen 40 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 50 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 50 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 70 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen
Maatvoering: 1.400 m <sup>2</sup>				
Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL	Richtinggevende normen 125 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Onder deze richtinggevende normen valt ook een andere invulling van een buurt/wijkgebouw voor welzijnsfuncties, zoals brede buurtschool, met speeltheek, multisport verenigingsgebouw of studentensociëteit. Op basis van het DNA van de bestaande wijk, de bevolkingssamenstelling, de aanwezige configuratie en mogelijkheden voor gecombineerd ruimtegebruik invulling te geven aan de richtinggevende normen.			
Maatvoering: Club- en buurthuis: 600 m <sup>2</sup> Wijk- en buurtcentrum/ Servicepunt XL: 2.500 m <sup>2</sup>				
Hulp richting werk en armoede	Richtinggevende normen 3 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
Voedingsgebied: Stedelijke voorziening				
Begeleid wonen, vervangend tehuis en opvang	Richtinggevende normen 200 m <sup>2</sup> per 1.000 woningen			
Voedingsgebied: Stedelijke voorziening				
Maatvoering: Ca. 35 m <sup>2</sup> per bewoner				
Verslavingszorg	Richtinggevende normen 3,4 plekken per 1.000 woningen			
Voedingsgebied: Stedelijke voorziening				

(Vervolg) Uitgewerkte referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, Gemeente Den Haag (2024)

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73

**Overige functies**  
 We gebruiken richtinggevende normen om ruimte te reserveren voor voorzieningen waarvan de behoefte goed te relateren is aan het aantal inwoners in een wijk. Er zijn ook voorzieningen die geconcentreerd zijn op één plek, bijvoorbeeld beroeps- en hoger onderwijs. Of waarvoor geen goede ervaringscijfers zijn, bijvoorbeeld een gebedshuis.

Voor deze maatschappelijke functies gelden geen richtinggevende normen, maar een "nadenkplicht" om deze in de voorzieningenprogramma's mee te nemen: beroeps- en hoger onderwijs (MBO, HBO, WO), nutsvoorzieningen, gebedsruimte, kinder-/stadsboerderij, educatie-/stadstuin, scouting, dagbesteding, overige eerstelijnszorg (diëtist, ergotherapeut e.d.) en tweedelijns wijkgerichte zorg (logopedie, psycholoog). Ook wordt rekening gehouden met economische functies, zoals winkels, horeca, dienstverlening, fitness en leisure.

Ook zijn er unieke voorzieningen, zoals de Sportcampus of Amare, die voorzien in een stedelijke, regionale of zelfs (inter) nationale behoefte.

**Groen**

Voedingsgebied:  
 Buurt/wijk

**Richtlijn oppervlakte**

Inzet is om te voorzien in een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde.

- Openbaar (gebruiks) groen dient meerdere doelen. Niet elk stuk groen hoeft al deze doelen te vervullen:
- Recreatie (wandelen, sporten, spelen, ontmoeten, tuinieren, picknicken, evenementen, stroken met hondenuitlaat etc, zie ook norm spelen en sporten)
- Klimaatadaptatie (waterberging en voorkomen hittestress)
- Uitzicht en groenbeleving (3-30-300 regel)
- Bevordert biodiversiteit
- Positief effect op de gezondheid

Openbaar groen is hiermee ook bedoeld voor sport, spel en ontmoeting. Voor dat doel kan een klein deel van het openbaar groen (half)verhard worden als paden of speelondergronden. Die (half)verharding moet wel functioneel zijn: het ontwerpincipe voor de openbare ruimte is 'groen tenzij'. Dat staat in de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744) en in de Kadernota openbare ruimte (RIS310884).

In ontwikkelgebieden betekent de richtinggevende normen het aantal m² groen per woning in het gebied, aan het eind van de ontwikkeling van het ontwikkelgebied. Dit wordt vastgelegd in de gebiedsvisie en voorzieningenprogramma voor het gebied. Hiermee tellen we alle bestaande woningen en bestaande groenvoorzieningen in het ontwikkelgebied mee. Dit betekent dat indien op gebiedsniveau van het gehele ontwikkelingsgebied in de huidige situatie al een tekort is aan groen dit tekort ook ingelopen moet worden en dat indien er in de huidige situatie een normatief overschot is, dit normatief overschot benut kan worden voor de nieuwe bewoners. Dus niet het metrage groenvoorziening per toegevoegde woning. Het gaat immers om de leefbaarheid van het hele gebied, niet van een project. Bestaande tekorten of overschotten buiten de grens van het ontwikkelgebied tellen niet mee. Voor het nieuwe groen wordt gerekend met 10% 'snijverlies' van inritten en dergelijke die groenstroken doorsnijden.

Tuinen op particuliere binnenterreinen tellen ook mee met (openbaar) gebruiksgroen, mits privaatrechtelijk geborgd is dat het openbaar toegankelijk is (overdag) en in het omgevingsplan wordt geborgd dat het groen blijft, en met name toegankelijkheid in overeenstemming is met het handboek openbare ruimte. Groen op parkeergarages telt mee als groen mits voldaan wordt aan bovenstaande eisen voor binnenterreinen, en mits het voldoet aan de eisen uit het handboek openbare ruimte over groene daken. Deze eisen betreffen onder andere een minimale gronddekking van 1,2 meter. Conform de structuurvisie CID telt in dat gebied ook niet-openbaar groen mee voor de doelen klimaatadaptatie.

Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen
8.000 m² per 1.000 woningen	8.000 m² per 1.000 woningen	16.000 m² per 1.000 woningen	24.000 m² per 1.000 woningen

**Richtlijn afstand en kwaliteit**

Bij het opstellen van gebiedsvisies en voorzieningenprogramma's wordt rekening gehouden met de afstand van nieuwe woningen tot groen:

Binnen 300 meter van elke woning willen we een groene verblijfsplek hebben. Waar die afstand te groot is, is het streven om voor het gebied een plek aan te wijzen voor nieuw groen. Wij benutten daktuinen/verblijfsruimte in de stedelijke laag<sup>3</sup> voor spelen, sporten en groen in de directe nabijheid van de woning.

Bij de uitwerking van plannen voor het hele gebied worden ook kwaliteitsaspecten betrokken als bomenstructuur, klimaatadaptatie, biodiversiteit (met inzet op verscheidenheid aan bomen en bomen, die oud kunnen worden), sportieve en recreatieve routes om hard te lopen en te fietsen en ecologische netwerken in aansluiting op de stedelijke groene hoofdstructuur. Hierbij maken we in het ontwikkelgebied voldoende groene, onverharde ruimte waar bomen in de volle grond kunnen staan. Onverharde ruimte draagt op een concrete en zichtbare manier bij aan klimaatadaptatie. Het zorgt met beplanting en met name door bomen voor een verkoelende werking waardoor er een afname is van hittestress, is essentieel voor een goede waterinfiltratie in de bodem en zorgt voor waterafvang en opvang en stimuleert biodiversiteit zoals een goed bodemleven. Het voordeel van groen is daarnaast dat het ook nog meer dan twintig andere ecosystemendiensten aan de gebruikers levert zoals het bevorderen van de gezondheid. Daarom zetten we conform het coalitieakkoord 'Haags Akkoord' in op het "(onverhard) groen tenzij" principe in alle gebiedsontwikkelingen.

De ruimtereservering voor groen draagt er ook aan bij dat vanuit elke woning drie bomen te zien zijn, en dat 30% van de openbare ruimte in de schaduw van een boom ligt. Op alle beeldbepalende parken en pleinen hebben we aandacht voor kunst in de openbare ruimte.

# ANNEXE 2

BRUXELLES, VILLE DE PROXIMITÉ

**EXTRAIT DU FONDEMENT DES NORMES PAR DOMAINE  
COMMUNE DE LA HAYE (2024)**



## Bijlage 1 Onderbouwing per domein

### Bijlage 1a. Onderwijs

Gemeenten hebben de wettelijke zorgplicht voor voldoende en adequate huisvesting voor scholen binnen de gemeentegrenzen. Als nieuwe wijken ontstaan en bestaande wijken worden verdicht, moeten daar tijdig nieuwe scholen en andere belangrijke voorzieningen voor kinderen staan. De gemeente heeft hierin een regierol.

Den Haag zet in op brede buurtscholen en kindcentra. In 2025 zijn alle Haagse vo-scholen een brede (buurt)school. Dit houdt in dat elke vo-school met andere scholen, instellingen en/of bedrijven samenwerkt om het onderwijs voor hun leerlingen te verbreden en te verrijken. Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van kindcentra: integrale voorzieningen voor kinderen van 0 tot en met 12 jaar. Onderwijs, zorg en welzijn komen in kindcentra bij elkaar.

### Onderbouwing referentienorm

#### Primair Onderwijs

- Een basisschool is een buurtvoorziening.
- In een kindcentrum wordt primair onderwijs gecombineerd met een gymzaal en kinderopvang.
- Per 425 leerlingen is 1 basisschool nodig. Dit is gebaseerd op de voorkeur om kindcentra met een dubbele leerlijn te bouwen (minimaal 17 groepen).
- Het benodigde metrage voor een kindcentrum betreft 4.400 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.

	Binnenruimte (m <sup>2</sup> )	Buitenruimte (m <sup>2</sup> )	BVO per 425 leerlingen (m <sup>2</sup> )
Primair onderwijs	2.245	1.000	3.245
Gymzaal	455		455
Kinderopvang	500	200	700
<b>Totaal</b>			<b>4.400 m<sup>2</sup></b>

Tabel 1: uitsplitsing richtinggevende normen primair onderwijs in m<sup>2</sup> BVO

#### Voortgezet Onderwijs

- Een vo-school is een bovenwijkse voorziening.
- Momenteel kent Den Haag ongeveer 40 vo-scholen en ruim 28.000 leerlingen in de bijbehorende leeftijdscategorie. Per 700 leerlingen is een school in het voortgezet onderwijs nodig.
- Het benodigde bruto vloeroppervlak voor een middelbare school is ca. 6.410 m<sup>2</sup>. Dit is inclusief buitenruimte en twee gymzalen.
- Speciaal en internationaal onderwijs zijn meegenomen in de richtinggevende normen, maar niet uitgesplitst in een eigen categorie.



	Binnenruimte (m <sup>2</sup> )	Buitenruimte (m <sup>2</sup> )	BVO per 700 leerlingen (m <sup>2</sup> )
Klaslokalen	5.000	500	5.500
Gymzalen	910		910
<b>Totaal</b>			<b>6.410 m<sup>2</sup></b>

Tabel 2: uitsplitsing richtinggevende normen voortgezet onderwijs in m<sup>2</sup> BVO

### Bijlage 1b. Zorg en welzijn

De wereld van zorg en welzijn kent veel wettelijke kaders. Doordat men langer zelfstandig thuis woont, is zorg en ondersteuning in de buurt van groot belang. Hagenaars in een kwetsbare positie kunnen sinds 2015 voor brede ondersteuning terecht bij de Servicepunten XL. Deze zijn gehuisvest in buurt- en wijkcentra, met een breed welzijnsaanbod. Er vindt steeds meer verbinding plaats tussen welzijn en de eerstelijnszorg, zoals in het gezondheidscentrum de Rubenshoek al het geval is.

De missie is dat de Haagse jeugd veilig, gezond en met plezier opgroeit, haar talenten ontwikkelt en meedoet in de stad. In het Centrum Jeugd en Gezin (CJG) zijn de taken bijeengebracht die de gemeente uitvoert op grond van de Wet Publieke Gezondheid en de Jeugdwet. Sinds 2012 heeft elk stadsdeel een eigen CJG.

### Onderbouwing richtinggevende normen

#### Eerstelijnszorgvoorzieningen

De eerstelijnszorgvoorzieningen betreffen huisarts, tandarts, fysiotherapeut, verloskundige en apotheek. Dit is zorg waar inwoners zelf zonder verwijzing naartoe kunnen gaan.

- Voor huisartsen geldt een normpraktijk van 1 huisarts per 2.095 patiënten. Echter, de normpraktijk voor huisartsen is de afgelopen periode al diverse keren naar beneden bijgesteld. De Landelijke Huisartsen Vereniging (LHV) pleit al enkele jaren voor een verkleining van het aantal patiënten in huisartsenpraktijken, zodat huisartsen meer tijd per patiënt krijgen. Wat de LHV betreft komt de norm op 1.800 patiënten per praktijk te liggen.
- De richtinggevende normen voor de overige voorzieningen zijn gebaseerd op de huidige situatie in Nederland, Zuid-Holland of Den Haag. Hierin is geen rekening gehouden met over- of onderbenutting op dit moment.
- In het stedelijke woonmilieu is de huishoudensgrootte per woning groter dan in de andere milieus. In theorie zou dit voor iedere voorziening een grotere behoefte per woning betekenen. Echter betreffen dit juist 'sterke' wijken waar de bevolking meer te besteden heeft en over het algemeen een gezondere leefstijl heeft. Daarom wordt een gezamenlijke richtinggevende normen gehanteerd voor alle woonmilieus. Alleen voor het hoogstedelijke milieu met een lagere huishoudensgrootte is de norm lager gemaakt. Met kleine huishoudens en veel studenten wordt een lagere behoefte verwacht.
- Maatwerk is noodzakelijk op basis van de huidige bezetting en het type inwoners in een wijk.



	Aantal per 1.000 inwoners	BVO m <sup>2</sup> per 1,0 fte
Huisarts	0,48	120
Tandarts	0,5	120
Apotheek	0,15	150
Fysiotherapeut	0,93	50
Verloskundige	0,5 per 1.000 vrouwen in de vruchtbare leeftijd	40

Tabel 3: richtinggevende normen eerstelijnszorg

### Welzijn, jeugd en wijken

De richtinggevende normen voor welzijn jeugd en wijkvoorzieningen zijn in beeld gebracht op basis van het huidige metrage per inwoner in Den Haag.

- De behoefte aan CJG's en club- en buurthuizen is groter in wijken met veel kinderen en jongeren. Bij het opstellen van deze richtinggevende normen is gekeken naar het huidige aantal vierkante meters en niet naar feitelijk gebruik.
- Feitelijk worden beschikbare vierkante meters in wijk- en buurtcentra (Servicepunten XL) ook gebruikt als club- en buurthuizen. Er is een grote mate van functievermenging. Veel maatschappelijke initiatieven, bewonersinitiatieven, vrijwilligersorganisaties en zelforganisaties maken gebruik van beide soort locaties. Daarom is gekozen voor één gezamenlijke richtinggevende normen.
- Den Haag hanteert het beleidsmatige concept van een "Buurthuis van de toekomst", waarin sportclubs, scholen, culturele-, zorg- en welzijnsinstellingen en andere organisaties een accommodatie delen. De behoefte in vierkante meters aan welzijnsvoorzieningen wordt daarom deels ondergebracht in voorzieningen van een andere categorie.
- Stadsdelen krijgen signalen dat er momenteel een ruimtetekort is voor maatschappelijke initiatieven en dat de bezettingsgraad van welzijnslocaties over het algemeen hoog ligt. Met het IHP Zorg & Welzijn wordt daarom onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad.

	Huidig BVO m <sup>2</sup>	M2 per 1.000 inwoners
Centrum Jeugd en Gezin	13.900	26 m <sup>2</sup>
Club- en buurthuis	3.000	6 m <sup>2</sup>
Wijk- en buurtcentrum/Servicepunt XL	29.500	55 m <sup>2</sup>
<b>Totaal</b>		<b>87 m<sup>2</sup></b>

Tabel 4: richtinggevende normen welzijn, jeugd en wijken

### Sociale zaken en dienstverlening: hulp richting werk en armoede

Dit betreft klantontvangst richting werk en armoede, bestaande uit:

- Centrale voorzieningen waaronder gemeentelijke kredietbank, WSP (Den Haag Werkt!), Coördinatie Punt dak- en thuislozen en re-integratie.
- Wijkvoorzieningen waaronder schuldenproblematiek, sociale raadsleden en servicepunten arbeid (gericht op jongeren).



Over het algemeen is centralisering van de voorzieningen wenselijk. Voor bepaalde doelgroepen is sprake van een drempel, waarmee het van belang is dat er ook voorzieningen in de nabijheid zijn. Inzet is daarom op spreiding, maar niet altijd met een eigen faciliteit, bijvoorbeeld door ook van Servicepunt XL gebruik te maken.

Momenteel is een groot deel van de voorzieningen gesitueerd aan de Fruitweg.

	Huidig BVO m <sup>2</sup>	M2 per 1.000 inwoners
Voorzieningen sociale zaken	6.080	1,3 m <sup>2</sup>

Tabel 5: richtinggevende normen hulp richting werk en armoede

### Begeleid wonen, opvang en verslavingszorg

- In totaal zijn er in Den Haag 49 locaties voor begeleid wonen, vervangend tehuis en opvang (peildatum 2021). Een deel betreft gemeentelijk vastgoed (15.500 m<sup>2</sup>) en een deel andere instellingen en stichtingen zoals het Leger des Heils. Dit zijn 34 locaties met een capaciteit voor 1.034 personen. Met een gemiddelde van 35 m<sup>2</sup> per persoon (totaal 36.200 m<sup>2</sup>) leidt dit tot een metrage van 200 m<sup>2</sup> per 1.000 woningen.
- Op dit moment zijn er 22 locaties voor verslavingszorg met een capaciteit van 884 personen. Op basis van de huidige woningvoorraad in Den Haag komt dit neer op 3,4 plekken per 1.000 woningen.
- Dit deel van de behoefte aan opvang hangt niet samen met bevolkingsgroei, maar bijvoorbeeld met het woningtekort en andere crises.

### Bijlage 1c. Kunst en cultuur

In het Beleidskader Kunst en Cultuur 2021-2024: Zee aan mogelijkheden (2019) zet de gemeente in op het in standhouden van een divers en hoogwaardig cultureel aanbod voor een breed publiek. De ontwikkelgebieden in de Binckhorst, het CID en Zuidwest zijn daarom van grote invloed om deze ambitie te realiseren. Voldoende ruimte voor kunst en cultuur is van belang om de leefbaarheid in deze gebieden te behouden of vergroten. In het IHP Cultuur & Bibliotheken is de opgave voor komende 10 jaar weergegeven.

### Onderbouwing richtinggevende normen

#### Cultuurankers

Ieder stadsdeel in Den Haag heeft een Cultuuranker, zoals een theater, bibliotheek of museum van waaruit activiteiten voor het stadsdeel georganiseerd worden. Ieder cultuuranker speelt in op de eigenschappen van de buurt.

De richtinggevende normen voor cultuurankers zijn gebaseerd op het huidige aanbod aan voorzieningen in Den Haag. Er zijn acht cultuurankers (waarvan 2 bibliotheken) in Den Haag met in totaal een metrage van ca. 15.000 m<sup>2</sup>. In totaal is er op dit moment ca. 60 m<sup>2</sup> aan cultuurankers per 1.000 woningen aanwezig in Den Haag.

Daarnaast zet Den Haag in op diverse stedelijke voorzieningen rondom kunst en cultuur, waaronder voldoende ateliers en broedplaatsen conform het broedplaatsenbeleid



(RIS306133) en een aantrekkelijk aanbod aan poppodia, film en musea. Dit trekt ook bezoekers aan van buiten Den Haag.

### **Bibliotheken**

Er zijn 14 bibliotheken in de wijken van Den Haag met in totaal een metrage van ca. 12.000 m<sup>2</sup> (exclusief de centrale bibliotheek van 16.750 m<sup>2</sup> met een stedelijk verzorgingsgebied). Op basis van de huidige woningvoorraad is dit 45 m<sup>2</sup> per 1.000 woningen. In dit getal zit een overlap met de richtinggevende normen voor cultuurankers, omdat de cultuurankers in Leidschenveen-Ypenburg en Loosduinen ook een bibliotheek betreffen.

Uitgangspunt voor beleid is de bibliotheekvisie 2021-2025, Bibliotheek in Beweging (RIS 306227 collegebesluit 25 september 2020).

### **Overige kunst- en cultuurvoorzieningen**

Daarnaast zet Den Haag in op de wijk overstijgende functies atelierruimte, broedplaatsen, theater, dans en film, poppodia/muziek, musea, cultuur verzamelpanden en de centrale bibliotheek. Aangezien dit vooral ambities betreffen, en de voorzieningen deels afhankelijk zijn van bezoekers (van elders). Bij podia komt ongeveer 50% van de bezoekers van buiten Den Haag.

Voor deze voorzieningen zijn met deze herijking nu ook de ambities ook uitgedrukt in richtinggevende normen. Voor het maken van de richtinggevende normen is uitgegaan van het gemiddelde per woning in 2022. Dit is wellicht discutabel, omdat niet alle groei samenhangt met het aantal inwoners. Hier is wel voor gekozen omdat er ook groei is van woningen in de regio en het binnenlandse toerisme toeneemt. Van de musea wordt 50% gefinancierd door de markt.

### **Bijlage 1d. Sport**

De ambitie van de raad is dat in 2030 100% van de Hagenaren sport (sportbeleidskader 2015-2030, RIS 283153). Dit betekent dat elke Hagenaar minstens eens per maand sport. In 2014 was de sportdeelname circa 70%. Om te kunnen sporten zijn er voldoende sportvoorzieningen in de buurt nodig. Den Haag groeit en het aanbod aan sportvoorzieningen moet aansluiting blijven vinden op de groeiende sportvraag.

Verspreid over de stadsdelen hebben we op dit moment de beschikking over 6 (openbaar toegankelijke) zwembaden, 17 sporthallen en 195 sportvelden. De afgelopen 4 jaar hebben we 19 nieuwe kunstgrasvelden (voetbal, hockey, korfbal en rugby) gerealiseerd. Ook zijn we trots op de diverse (inter)nationale topsportaccommodaties, zoals de Sportcampus Zuiderpark, het Zeilcentrum in de haven, het Cars Jeans Stadion, Het Hofbad en de voormalige RAC-hallen (urban sports).

De gemeenteraad heeft – constaterende dat Den Haag er tot 2040 zeker 80.000 inwoners bij krijgt – gevraagd om een (richtinggevende) sportnorm die leidend is bij de toekomstige ontwikkelingen. De norm geeft aan in welke mate het aantal sportvoorzieningen met de stad mee groeit.



Op 25 november 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Haags Sportakkoord (RIS306192). Hierin is de visie op sport en bewegen verwoord.

### **Onderbouwing richtinggevende normen**

De richtinggevende normen zijn gebaseerd op de data over de huidige hoeveelheid aan sportvoorzieningen in de gemeente Den Haag. De (kwantitatieve en kwalitatieve) vraag naar sport is afhankelijk van het type inwoners en verschilt daarmee per wijk.

De norm wordt gebruikt om de behoefte aan veldoppervlak te berekenen. Voordat dit leidt tot de aanleg van extra sportterrein wordt eerst gekeken of de sportcapaciteit op bestaande accommodaties kan worden geoptimaliseerd door bijvoorbeeld omzetting van gras in kunstgras. De ruimtelijke inbedding van projecten in het stedelijk weefsel en de hoeveelheid ruimte in projectgebieden maken het niet altijd mogelijk of wenselijk het sportprogramma in het gebied zelf te realiseren. In de opeenvolgende fasen van een gebiedsontwikkelingsproces (haalbaarheid en ontwerp) gelden daarom de volgende spelregels:

- De ruimte voor sport om de hoek (sporten en bewegen in de openbare ruimte) á 1 m<sup>2</sup> per woning wordt binnen het ontwikkelgebied gerealiseerd.
- De opgave voor (anders-)georganiseerde buitensport wordt in het ontwikkelgebied of indien niet mogelijk bij voorkeur binnen een hemelsbrede afstand van ongeveer 1.500 meter rond het ontwikkelgebied gerealiseerd of opgelost. Conform de beslissing boom sport wordt ook getrapt op een grotere afstand gekeken.

De afstandsnorm voor (anders-)georganiseerde sport is gebaseerd op een acceptabele reisafstand naar een sportvoorziening met onderscheid naar type buitensport, waarbij de fietsverbinding en de bereikbaarheid met openbaar vervoer een rol spelen. Bij kleine woningaantallen zal het draagvlak voor een sportvoorziening binnen het ontwikkelgebied te klein zijn, maar wel bijdragen aan de vraag op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld aan de vraag naar zwembad). Door de opgave per ontwikkelgebied in kaart te brengen, kan in volgende planfasen beredeneerd bekeken worden of de sportopgave in het gebied zelf of bovenplans wordt gerealiseerd. Om een goed beeld hiervan te krijgen is in een nadere studie een stadsbreed planologisch spreidingsbeeld voor sport en bewegen uitgewerkt – het integraal huisvestingsplan sport (IHP sport). Hierin wordt op stedelijk en bovenplans niveau gekeken naar de uitbreiding en spreiding van het stedelijke sportaanbod.

### **Sporthal**

- In Den Haag zijn 25 sporthallen aanwezig, waarvan 19 sporthallen in eigendom zijn van de gemeente Den Haag. Vier sportverenigingen beschikken over een eigen sporthal en verhuren deze aan andere sportverenigingen.
- Daarnaast hebben het Roemer Visscher College en het Segbroek College een sporthal voor het eigen bewegingsonderwijs. Deze sporthallen zijn in de avond en het weekend beschikbaar voor overige partijen. Echter, omdat de gemeente niet kan garanderen dat deze ruimte beschikbaar is voor sport, zijn deze vierkante meters niet meegenomen in de richtinggevende normen.



- Om de richtinggevende normen te berekenen, is uitgegaan van de huidige situatie van 1 sporthal per 22.000 inwoners. Het gemiddelde bruto vloeroppervlak van een sporthal in Den Haag is ca. 2.840 m<sup>2</sup>. Dit komt neer op 118 m<sup>2</sup> sporthal per 1.000 inwoners. Op basis van de gemiddelde huishoudensgrootte per woonmilieu wordt de richtinggevende normen uitgedrukt in vierkante meters per 1.000 woningen.
- Uit het Mulier Rapport (RIS301864, 2019 ) blijkt een huidig overschot van 1 sporthal en een tekort van 14 sportzalen. Bij een groeiende behoefte zou de richtinggevende normen bijgesteld moeten worden, wat thans nog niet is voorzien.
- De opgave voor sporthallen is opgenomen in het IHP Sport.

### **Zwembad**

- Den Haag kent zes zwembaden: het Zuiderpark, het Hofbad, Overbosch, de Blinkerd, de Waterthor en de Houtzagerij. Op basis van de huidige voorraad en toekomstige behoefte komen we op een richtlijn van 1 zwembad per 77.500 inwoners.
- Den Haag beschikt over 21.600 m<sup>2</sup> zwembaden plus 11.622 m<sup>2</sup> in combinaties met sporthallen. Dit komt neer op 61 m<sup>2</sup> zwembad per 1.000 inwoners. Op basis van de gemiddelde huishoudensgrootte per woonmilieu wordt de richtinggevende normen uitgedrukt in vierkante meters per 1.000 woningen.
- Als we de richtinggevende normen van 1 zwembad per 77.500 aanhouden zijn tot 2040 minimaal twee extra zwembaden nodig. Dat is in overeenstemming met de conclusies van het vastgestelde behoeferapport van Drijver & Partners (RIS299542).
- De opgave voor zwembaden is opgenomen in het IHP Sport.

### **Buitensport**

- Den Haag beschikt over ca. 2.151.000 m<sup>2</sup> aan buitensport (inclusief club- en kleedgebouwen). Dit resulteert in een gemiddeld bruto vloeroppervlak aan buitensportvoorzieningen van 4,0 m<sup>2</sup> per inwoner in Den Haag.
- Het huidige aanbod is ruimtelijk onevenwichtig verspreid in Den Haag. Buitensportvoorzieningen zijn echter wijkoverstijgend en door de grote ruimtebehoefte lastig in te passen in dichtbebouwde wijken. De sportnorm dient dus naast op wijkniveau, ook altijd op stadsdeel- en stedelijk niveau beschouwd te worden.
- Momenteel is er voor voetbal, hockey en rugby een tekort aan veldruimte. Deze sporten groeien sterk in beoefening en de veldbezetting concentreert zich sterk op de zaterdag. De tekorten nemen naar verwachting verder toe de komende jaren. Naast het bouwen van extra veldruimte, zal de gemeente inzetten op een betere spreiding van teams over het weekend. Bij het bereiken van de maximale bezetting groeien de buitensportaccommodaties mee aan de hand van de richtinggevende normen.
- Voor atletiek, tennis en handbal is naar verwachting voldoende capaciteit de komende jaren.
- De maximale afstand die bewoners willen afleggen naar een sportvoorziening, hangt ook mede af van leeftijd en opleidingsniveau. Door de toenemende vergrijzing ontstaat meer behoefte aan goed bereikbare sportvoorzieningen.
- In het IHP Sport is opgave geformuleerd voor de komende 10 jaar.



### Sport overig (sportzalen)

- Dit betreft niet-commerciële accommodaties voor bijvoorbeeld judo- en boksscholen. Den Haag heeft gemiddeld 23 m<sup>2</sup> bvo per 1.000 woningen aan overige sportvoorzieningen. Hiervoor is geen norm opgenomen.

### Sport in de openbare ruimte

- In Den Haag wordt steeds meer in de buitenruimte gesport, bijvoorbeeld met bootcamps, skaten, hardlopen en fietsen. Hiervoor is geen data voor Den Haag beschikbaar.
- Voor de richtinggevende normen is 1.000 m<sup>2</sup> per 1.000 woningen aangehouden als onderdeel van de totale behoefte aan “gebruiksgroen”. De norm voor gebruiksgroen verschilt per type stedelijk milieu.

### Speelveldjes

- Dit betreft de courts in de wijken zoals de Krajicek en Cruyff Courts.
- We hanteren een stadsbrede richtinggevende normen van 1.000 m<sup>2</sup> per 1.000 woningen.

### Overzicht maatvoering sportaccommodaties

Soort sportfaciliteit	Maatvoering
Sporthal	3.000 m <sup>2</sup>
Zwembad	4.000 m <sup>2</sup>
Voetbal	7.700 m <sup>2</sup>
Hockey	6.000 m <sup>2</sup>
Rugby	7.700 m <sup>2</sup>
Tennis (1 baan)	450 m <sup>2</sup>
Padel (1 baan)	200 m <sup>2</sup>
Krajicek Playground	800 m <sup>2</sup>
Cruyff Court	450 m <sup>2</sup>

Tabel 6 Overzicht maatvoering sportaccommodaties

# ANNEXE 3

BRUXELLES, VILLE DE PROXIMITÉ

**EXTRAIT DU FINANCEMENT DE L'IMMOBILIER SOCIAL  
COMMUNE DE LA HAYE (2024)**



## Bijlage 2 Bekostiging maatschappelijk vastgoed

### Algemeen

Maatschappelijke voorzieningen worden op verschillende manieren gefinancierd. Vaak heeft de gemeente daarbij een rol, maar zeker niet overal. Een praktijk voor huisartsen of fysiotherapeuten komt zonder tussenkomst van de gemeente tot stand. Ook zorginstellingen en woon/zorg combinaties of seniorenwoningen zorgen zelf voor huisvesting. Maar ook commerciële sportaanbieders, hoger onderwijs of bijvoorbeeld de landenscholen krijgen geen bekostiging van de gemeente. Uiteraard speelt de gemeente wel een rol in het ruimtelijk mogelijk maken van dergelijke functie in het bestemmingsplan/omgevingsplan. Voor eventuele nieuwbouw verstrekt de gemeente de vergunning binnen de wettelijke kaders.

Daar waar de gemeente wel een rol speelt in de financiering van maatschappelijke voorzieningen is dat tweeledig. Enerzijds is er voor de huisvesting/realisatie van openbare ruimte de investeringslast met langlopende verplichtingen (kapitaallasten) en anderzijds zijn er ten aanzien van de exploitatie van instellingen vaak structurele verplichtingen. Huisvesting zonder programmering is een lege huls. Gerealiseerd openbaar groen en speelruimte dienen op voldoende niveau beheerd te kunnen worden.

Er zijn in de huidige situatie twee algemene knelpunten bij de bekostiging van extra voorzieningen. Ten eerste is er geen systematiek in de gemeentelijke begrotingsregels die voorziet in extra investeringsruimte als de stad groeit. Er is weliswaar in de begroting een oplopende kapitaalreeks opgenomen. Het blijft elk jaar de vraag bij de meerjarenbegroting of de oplopende reeks wordt doorgetrokken en of er gecorrigeerd wordt voor inflatie. Er ligt daarmee geen directe relatie tussen meer inwoners en meer budget voor voorzieningen. Terwijl de behoefte wel toeneemt en de investering in uitbreiding (kosten) voor de baten (verhoging gemeentefonds en OZB-inkomsten) uit gaat.

Ten tweede zijn maatschappelijke gebouwde voorzieningen van oudsher geen onderdeel van het ruimtelijk domein met als gevolg dat in grondexploitaties snel een knelpunt ontstaat, omdat gerekend is met functies die ook in het bestemmingsplan mogelijk zijn en een hogere opbrengst hebben dan de maatschappelijke voorzieningen. Ook is beheer van een uitbreiding van het areaal openbaar groen niet vanzelfsprekend structureel gedekt.

### Onderwijs *Wettelijke taak gemeente*<sup>16</sup>

#### Investerings

De huisvesting van het primair en voortgezet (speciaal) onderwijs in Den Haag is geregeld in de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Den Haag 2015.<sup>17</sup> De verordening beschrijft hoe en voor welke zaken onderwijsinstellingen bekostiging van huisvesting moet worden geboden. Het gaat daarbij om vervanging en uitbreiding van schoolgebouwen. De toekenning van middelen loopt via het programma Onder-

<sup>16</sup> Wet op het primair onderwijs & Wet op het voortgezet onderwijs.

<sup>17</sup> Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Den Haag 2015.



wijshuisvesting, dat jaarlijks door het college wordt vastgesteld binnen de kaders van de begroting.

Het betreffen onrendabele investeringen die voortkomen uit de wettelijke taak van de gemeente. Hiervoor is ruimte gereserveerd in het MIP die structureel beschikbaar is voor Onderwijshuisvesting. In het gemeentefonds zit een niet gelabelde bijdrage voor onderwijshuisvesting die (deels) voorziet in de dekking van de investerings- en exploitatielasten.

### **Exploitatie**

Als onderdeel van de lumpsum van het ministerie van OCW aan de schoolbesturen, ontvangt het bestuur een genormeerde vergoeding voor onderhoud, energieverbruik en schoonmaak. De schoolbesturen dienen het onderhoud te bekostigen voor het terrein en gebouw als het gaat om:

- het onderhoud van de binnenkant;
- het buitenonderhoud en aanpassingen;
- het herstelonderhoud;
- vervanging van leer- en hulpmiddelen.

De gemeente bekostigt vanuit haar wettelijke taak de OZB en verzekering van schoolgebouwen en inboedel, geeft een vergoeding voor het onderhoud aan gymzalen, bekostigt de eerste inrichting en lespakketten, constructiefouten, glasschade, verhuizingskosten en waar van toepassing huurkosten en erfpachtcanon. Ook voorziet de gemeente in tijdelijke huisvesting voor scholen waar vervangende nieuwbouw wordt gerealiseerd.

### **Zorg *Deels wettelijke taak gemeente***<sup>18</sup>

#### **Investerings**

Huisvesting is een eigenstandige verantwoordelijkheid van de zorginstellingen.

#### **Exploitatie**

De huisvestingslasten worden deels via subsidies en inkoop, en deels via andere inkomsten bekostigd (markt/verzekeraars).

#### **Knelpunten**

Als gevolg van de decentralisatie van overheidstaken naar gemeenten in 2015 zijn structureel financiële tekorten ontstaan. Het Rijk draagt taken over aan de gemeente, maar zij krijgt daar geen of niet genoeg financiering voor. Gemeenten zijn sinds de decentralisatie verantwoordelijk voor jeugdzorg, werk en inkomen, en zorg aan langdurig zieken en ouderen.

---

<sup>18</sup> Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) & Jeugdwet & Wet publieke gezondheid.



## **Welzijn** *Deels wettelijke taak gemeente*<sup>19</sup>

### **Investeringsen**

Hier is sprake van rendabele investeringen waarbij de kapitaallasten terugverdiend worden via de huurbaten. In veel gevallen, zoals bij club- en buurthuizen worden de welzijnsinstellingen door de gemeente gesubsidieerd.

### **Exploitatie**

Servicepunten XL en de Centra voor Jeugd en Gezin zijn volledig bekostigd door de gemeente (in huur of eigendom).

### **Knelpunten**

Als gevolg van de decentralisatie van overheidstaken naar gemeenten in 2015 zijn structureel financiële tekorten ontstaan. Het Rijk draagt taken over aan de gemeente, maar zij krijgt daar geen of niet genoeg financiering voor. Gemeenten zijn sinds de decentralisatie verantwoordelijk voor jeugdzorg, werk en inkomen, en zorg aan langdurig zieken en ouderen.

## **Cultuur** *Geen wettelijke taak gemeente*

### **Investeringsen**

Investeringsen in gemeentelijke cultuurpanden worden op grond van de gemeentelijke financiële systematiek in het meerjarig investeringsplan (MIP) als onrendabel aangemerkt. Het als onrendabel aanmerken betekent dat de gemeente de kapitaallasten (afschrijvings- en rentelasten) voor zijn rekening neemt.

### **Exploitatie**

Cultuurinstellingen draaien voor een belangrijk deel op subsidie en zijn veelal verantwoordelijk voor het gebruikersonderhoud en de gemeente voor het eigenarenonderhoud. Subsidies worden door de gemeente toegekend via het Meerjarenbeleidsplan Kunst en Cultuur, waarin de plannen en financiële kaders voor de komende vier jaar worden vastgesteld.

De bij de huurders in rekening gebrachte huur dient ter afdekking van de OZB, verzekeringen en het eigenaarsonderhoud. Het eigenaarsonderhoud wordt door de CVDH uitgevoerd op basis van een Meerjaren Onderhoudsplan. De vervanging van gebouwgebonden installaties is hierin niet opgenomen. Deze investeringen lopen via het MIP.

### **Knelpunten**

De dekking voor de vervangingsinvesteringen van de gebouwgebonden installaties vanuit het verleden is niet structureel geregeld, maar wordt op basis van de beschikbare financiële ruimte afgewogen ten opzichte van andere investeringen. Dit terwijl dergelijke vervanging onontkoombaar is.

---

19 Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) & Jeugdwet & Wet publieke gezondheid.



## **Sport** *Geen wettelijke taak gemeente*

### **Investerings**

De gemeentelijke sportaccommodaties worden onderhouden conform de methodiek van 'conditie gestuurd' onderhoud. Investerings in de gemeentelijke sportaccommodaties (objecten die in gemeentelijk beheer zijn met een verwachte beheertermijn van minimaal vijf jaar) worden op grond van de gemeentelijke financiële systematiek in het meerjarig investeringsplan (MIP) opgenomen. De meeste investeringen zijn onrendabel. De rendabele investeringen worden door middel van de huuraanpassing met de huurder verrekend (denk in dit geval aan het de aanleg van het natuurgrasveld in het ADO stadion).

### **Exploitatie**

De gemeentelijke sportvelden worden door de gemeente beheerd, terwijl de sportaccommodaties in bruikleen aan de verenigingen worden gegeven, waarbij zij zorgdragen voor al het onderhoud. De verenigingen hebben de mogelijkheid om bij aanpassingen van de accommodaties hier zowel gemeentelijke (IAS) als Rijkssubsidie (BOSA) aan te vragen. Bij aanleg van nieuwe sportaccommodaties (zowel binnen als buiten) zijn er middelen vanuit het MIP beschikbaar (uiteraard na goedkeuring Raad).

### **Gebruikers- en eigenaarsdeel van het onderhoud**

Het onderhoud van sportaccommodaties is verdeeld in gebruikers en eigenaren onderhoud, waarbij het gebruikers onderhoud door Sportvoorzieningen (OCW) wordt verricht en het eigenaren onderhoud (van de zwembaden en sporthallen) door CVDH. De onderhoudsdotatie voor zowel het gebruikersonderhoud als voor het eigenaren onderhoud is structureel ontoereikend voor het uitvoeren van het (duurzame) meerjaren onderhoudsplan. Insteek is dat dit met een oplopende reeks in de begroting wordt opgelost, maar grote knelpunten in onderhoud en hoge energielasten zorgen ervoor dat huidige middelen ontoereikend zijn.

### **Knelpunten**

Bij afschaffing van de (diverse) subsidieregelingen bestaat de mogelijkheid dat het onderhoud aan de in bruikleen gegeven sportaccommodaties in verval raken en het onderhoud alsnog in handen van de gemeente wordt gelegd.

## **Spelen** *Geen wettelijke taak gemeente*

### **Investerings**

Het wettelijk kader wordt gevormd door het Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen (WAS). De Nederlandse Voedsel – en Warenautoriteit (NVWA) voert het toezicht hierop uit. In het WAS worden eisen gesteld aan de veiligheid van speeltoestel. De gemeente is verantwoordelijk voor alle speel- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte (in gemeente bezit).

Bij nieuwbouwprojecten horen investeringen ten behoeve van spelen in het project te worden meegenomen.



### **Exploitatie**

Het op orde houden van een kwalitatief goed en uitdagend speelvoorzieningenniveau kan de gemeente niet alleen. De gemeente betreft ouders, verzorgers en vrijwilligers actief bij het beheer en onderhoud van speelplekken. De speelvoorzieningen voldoen aan de wettelijke kaders en zijn in goede staat van onderhoud. De speeltoestellen worden jaarlijks viermaal conform de wettelijke veiligheidseisen geïnspecteerd en er wordt zorg voor gedragen dat alle openbare speelvoorzieningen veilig zijn. Het onderhoud van de speelvoorzieningen valt binnen het stadsdeelbudget voor Openbaar Groen en openluchtrecreatie.

### **Knelpunten**

In projecten en grondexploitaties zijn niet altijd voldoende middelen opgenomen om ook spelen in de openbare ruimte mee te nemen.

### **Groen Geen wettelijke taak gemeente**

#### **Investerings**

Investerings in ontwikkelgebieden kan de gemeente de kosten deels verhalen op ontwikkelaars. Dat kan ook de gemeente zelf zijn. Bij private ontwikkelings die gevolgen hebben voor de openbare ruimte, wordt een zogenaamde anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelende partij, waarin afspraken worden gemaakt over de aanleg/aanpassing van de openbare ruimte. Als een overeenkomst niet mogelijk is, gelden de regels voor kostenverhaal uit het omgevingsplan. De wet stelt een grens aan de kosten die verhaald mogen worden. Deze mogen niet hoger zijn dan de opbrengst van een project.

Op dit moment verhaalt Den Haag de kosten voor extra groen in ontwikkelgebieden niet op ontwikkelaars. Dit betekent dat de gemeente afhankelijk is van eigen middelen en Rijksmiddelen.

### **Exploitatie**

Openbaar groen in de wijken wordt volledig door de gemeente beheerd. De gemeente beheert het overgrote deel van de grote groengebieden en het strand. Het Haagse Bos en Malieveld worden door Staatsbosbeheer beheerd en Dunea beheert in Meijndel en Solveld. Daarnaast beheren private partijen (deels) publiek toegankelijke buitenruimte, zoals rondom het Maanplein.

### **Knelpunten**

Aandachtspunt bij het doen van investeringen is inzicht in de toekomstige beheerlasten. Bij een areaaluitbreiding of bij de aanleg van hogere kwaliteit dan voorzien in de begroting, bestaat het risico op een structureel tekort op de beheerlasten. Grotere ontwikkelgebieden dienen dan ook voorzien te zijn van een beheerplan, dat inzicht geeft in de toekomstige beheerlasten. Het is gewenst in de ontwikkeling verschil te maken tussen openbare ruimte (beheerd door de gemeente) en publiek toegankelijke buitenruimte (hetgeen door gebruikers vaak als openbare ruimte wordt ervaren en een waardevolle toevoeging kan zijn indien aan randvoorwaarden wordt voldaan).

