



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'Aménagement
du Territoire, de l'Urbanisme
et de la Politique foncière**

—

**RÉUNION DU
JEUDI 10 MAI 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de Ruimtelijke
Ordening, de Stedenbouw
en het Grondbeleid**

—

**VERGADERING VAN
DONDERDAG 10 MEI 2012**

—

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	6	INTERPELLATIES	6
- de M. Vincent De Wolf	6	- van de heer Vincent De Wolf	6
à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,		tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,	
concernant "le retard dans la délivrance des permis d'urbanisme pour l'installation d'antennes gsm".		betreffende "de vertraging bij het verstrekken van stedenbouwkundige vergunningen voor gsm-antennes".	
Interpellation jointe de Mme Dominique Braeckman,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Dominique Braeckman,	6
concernant "les adaptations nécessaires en matière de permis d'urbanisme suite à l'ordonnance relative à la protection de l'environnement contre les radiations non ionisantes".		betreffende "de nodige aanpassingen met betrekking tot de stedenbouwkundige vergunningen ingevolge de ordonnantie betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de niet-ioniserende stralingen".	
Interpellation jointe de Mme Sophie Brouhon,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Sophie Brouhon,	6
concernant "la délivrance de permis d'urbanisme pour les antennes de télécommunications".		betreffende "de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen voor antennes voor telecommunicatie".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Jef Van Damme, Mme Cécile Jodogne, M. Mohamed Azzouzi, M. Emir Kir, secrétaire d'État, M. Vincent De Wolf, Mme Dominique Braeckman.</i>	11	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Mohamed Azzouzi, de heer Emir Kir, staatssecretaris, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Dominique Braeckman.</i>	11

<p>- de M. Alain Maron 23</p> <p>à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "la transparence et l'indépendance des études d'incidences".</p>	<p>- van de heer Alain Maron 23</p> <p>tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de transparantie en de onafhankelijkheid van de effectenstudies".</p>
<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, M. Emir Kir, secrétaire d'État, M. Alain Maron.</i> 28</p>	<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, de heer Emir Kir, staatssecretaris, de heer Alain Maron.</i> 28</p>
<p>- de M. Arnaud Pinxteren 32</p> <p>à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "l'adaptation des normes du RRU en matière de stationnement vélos par rapport aux objectifs du Plan Iris 2".</p>	<p>- van de heer Arnaud Pinxteren 32</p> <p>tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de aanpassing van de normen van de GSV voor de fietsenstallingen in het licht van de doelstellingen van het Iris 2-plan".</p>
<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Emir Kir, secrétaire d'État, M. Arnaud Pinxteren.</i> 35</p>	<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Emir Kir, staatssecretaris, de heer Arnaud Pinxteren.</i> 35</p>
<p>- de M. Alain Maron 38</p> <p>à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "le traitement du permis d'urbanisme d'Infrabel relatif aux travaux de la rue du Progrès ainsi que le suivi effectué par la Région en matière de relogement des habitants".</p>	<p>- van de heer Alain Maron 38</p> <p>tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de behandeling van de stedenbouwkundige vergunning van Infrabel voor de werken in de Vooruitgangstraat en de opvolging door het gewest van de herhuisvesting van de bewoners".</p>
<p><i>Discussion – Orateurs : M. Mohamed Azzouzi, Mme Cécile Jodogne, M. Emir Kir, secrétaire d'État, M. Alain Maron.</i> 40</p>	<p><i>Bespreking – Sprekers: de heer Mohamed Azzouzi, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Emir Kir, staatssecretaris, de heer Alain Maron.</i> 40</p>

<p>- de Mme Els Ampe</p> <p>à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "la dérogation au Règlement régional d'urbanisme en matière de normes de parking afférentes aux projets immobiliers développés par les instances publiques et les pararégionaux".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Alain Maron, M. Emir Kir, secrétaire d'État, Mme Els Ampe.</i></p> <p>QUESTION ORALE</p> <p>- de Mme Céline Delforge</p> <p>à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "la mise en péril du réaménagement de la station Rogier".</p>	<p>46</p> <p>49</p> <p>56</p> <p>56</p>	<p>- van mevrouw Els Ampe</p> <p>tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de uitzondering op de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake parkeernormen voor bouwprojecten ontwikkeld door overheidsinstanties en pararegionalen".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Alain Maron, de heer Emir Kir, staatssecretaris, mevrouw Els Ampe.</i></p> <p>MONDELINGE VRAAG</p> <p>- van mevrouw Céline Delforge</p> <p>aan de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de problemen inzake de heraanleg van het Rogierstation".</p>	<p>46</p> <p>49</p> <p>56</p> <p>56</p>
--	---	--	---

*Présidence : Mme Marie Nagy, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Marie Nagy, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,

concernant "le retard dans la délivrance des permis d'urbanisme pour l'installation d'antennes gsm".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN,

concernant "les adaptations nécessaires en matière de permis d'urbanisme suite à l'ordonnance relative à la protection de l'environnement contre les radiations non ionisantes".

INTERPELLATION JOINTE DE MME SOPHIE BROUHON,

concernant "la délivrance de permis d'urbanisme pour les antennes de télécommunications".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Brouhon, excusée, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,

betreffende "de vertraging bij het verstrekken van stedenbouwkundige vergunningen voor gsm-antennes".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN,

betreffende "de nodige aanpassingen met betrekking tot de stedenbouwkundige vergunningen ingevolge de ordonnantie betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de niet-ioniserende stralingen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON,

betreffende "de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen voor antennes voor telecommunicatie".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Brouhon, die verontschuldigd is, wordt haar toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Si ma mémoire ne me fait pas défaut, j'ai déposé la présente interpellation en janvier.

M. Alain Maron.- Elle date du 7 mars.

M. Vincent De Wolf.- J'ai donc exagéré le délai nécessaire pour que mon interpellation soit mise à l'ordre du jour de cette commission. Toujours est-il que, en deux mois, de l'encre a coulé sur le dossier des conséquences du rayonnement des ondes magnétiques sur la santé. Nous nous situons à cheval entre deux compétences : l'urbanisme et l'environnement.

Le problème est aujourd'hui bien connu : on sait que la limitation à 3 volts par mètre a amené les opérateurs de téléphonie mobile à se partager 25% de ce chiffre. La diminution de l'intensité du champ électromagnétique implique, pour conserver une bonne couverture du réseau gsm, l'augmentation du nombre des antennes. C'est évidemment à ce moment que le parcours du combattant devient sportif, puisque ce type d'antennes doit faire l'objet d'un permis d'environnement et d'un permis d'urbanisme, et que l'obtention de ces permis prend autant de temps au niveau régional que communal.

Or, d'après les articles de presse parus en mars dernier, le réseau gsm est encore menacé : 200 permis n'ont pas encore été validés par la Région. Sans eux, pas de nouvelles antennes. Pour adapter leur réseau aux nouvelles normes imposées par la Région, les opérateurs de téléphonie mobile doivent ajouter de nouvelles antennes. Pour cela, ils ont besoin de permis. Problème : la Région n'en a encore délivré quasiment aucun.

On s'attend donc à une forte croissance du nombre d'antennes. D'après l'analyse d'un opérateur, on attend encore un millier de demandes de permis d'urbanisme supplémentaires d'ici la fin de l'année. Le retard pris dans l'instruction des dossiers résulterait d'un manque de personnel. À cet égard, on apprend que le gouvernement a engagé quatre

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Als ik mij niet vergis, diende ik deze interpellatie in januari al in.

De heer Alain Maron (in het Frans).- Ze dateert van 7 maart.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Dan heb ik de tijd die nodig was om mijn interpellatie op de agenda te zetten, fout ingeschat. Dat neemt niet weg dat er in twee maanden tijd veel inkt is gevloeid over de invloed van magnetische straling op de gezondheid. Dit onderwerp valt zowel onder stedenbouw als leefmilieu.

Het probleem is bekend: de straling werd beperkt tot 3 volt per meter en de operatoren krijgen daar samen 25% van. Omdat het elektromagnetische veld minder krachtig geworden is, zijn er meer gsm-masten nodig voor de dekking van het netwerk. Voor de installatie moeten een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning worden verkregen en dat duurt even. Blijkbaar zijn tweehonderd aanvragen voor vergunningen nog niet in orde. Dat betekent dat de operatoren de masten niet kunnen installeren.

Er zullen veel meer masten komen. Op basis van een analyse van een van de operatoren verwachten we tegen het einde van het jaar duizend bijkomende aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen. De vertraging in de afgifte zou te wijten zijn aan een personeelstekort. Daarom heeft de regering vier contractuele technici niveau B in dienst genomen.

Het moratorium op de gsm-masten liep een jaar geleden af. In een artikel van 31 augustus 2011 stelt mevrouw Huytebroeck dat het van meet af aan duidelijk was dat er door de lagere stralingsnorm nieuwe masten moesten worden geïnstalleerd. Blijkbaar moest de tweede regularisatiefase voor de masten met een lagere straling in maart 2012 starten.

Ik heb daar meerdere vragen over. Waarom werd er zo laat extra personeel ingezet, terwijl de sterke

agents contractuels techniciens de niveau B à la suite d'une décision prise en septembre 2011.

Nous pouvons considérer que le moratoire sur les antennes est arrivé à son terme il y a un an. Dans un article du 31 août 2011, Mme Huytebroeck précisait que "dès le départ, nous savions que l'abaissement de la puissance nécessiterait l'installation de nouvelles antennes". Enfin, j'ai également appris que la deuxième phase de régularisation pour les antennes de puissance inférieure devait être lancée en mars 2012.

En filigrane de ce que je viens de rappeler, au nom du principe de précaution, d'anticipation et de proportionnalité, je voudrais poser différentes questions. Pourquoi avoir procédé à un renforcement des effectifs aussi tardivement ? Les risques de multiplication des demandes n'ont-ils pas été anticipés, alors que la ministre de l'Environnement l'annonçait depuis longtemps déjà ? Dans quelle mesure les procédures de délivrance de permis ont-elles été simplifiées ? Combien d'équivalents temps plein sont-ils aujourd'hui affectés à la gestion de ces demandes ?

Quel est l'état de la situation ? Combien de demandes de permis relatifs à l'installation d'antennes gsm ont-elles été introduites auprès de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) ? Combien de permis ont-ils été délivrés ? Combien de demandes n'ont-elles pas encore été validées ? À combien de demandes l'administration devra-t-elle faire face d'ici la fin de l'année 2012 ?

Comment l'AATL est-elle préparée pour faire face à la deuxième phase de régularisation pour les antennes de puissance inférieure ? Devons-nous craindre une seconde vague ingérable de demandes de permis d'urbanisme ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Braeckman pour son interpellation jointe.

Mme Dominique Braeckman.- En mars 2007, notre parlement a voté une ordonnance destinée à protéger les Bruxellois des ondes électromagnétiques émises par les antennes. Les auditions qui ont précédé l'adoption de cette

toename van het aantal aanvragen te voorzien was? Hoe werd de afgifteprocedure voor de vergunningen vereenvoudigd? Hoeveel voltijdse equivalenten houden zich vandaag bezig met de behandeling van de aanvragen?

Hoeveel vergunningen voor de installatie van gsm-masten werden aangevraagd bij het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH)? Hoeveel werden er afgegeven en hoeveel aanvragen zijn nog niet behandeld? Hoeveel aanvragen worden voor eind 2012 nog verwacht?

Hoe wordt het BROH voorbereid op de tweede regularisatiefase van de masten met een lagere straling? Komt er een tweede stortvloed aan aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Braeckman heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Dominique Braeckman (in het Frans).- *In maart 2007 nam het Brussels parlement een ordonnantie aan om de Brusselaars te beschermen tegen elektromagnetische straling. Tijdens de voorafgaande hoorzittingen kwamen de*

ordonnance ont permis aux députés de prendre conscience du fait que cette nouvelle norme, plus sévère que celle alors en vigueur au niveau fédéral, allait entraîner une augmentation du nombre d'antennes. Rappelons cette équation paradoxale : plus d'antennes, oui, mais moins de risque pour la santé des habitants, puisque la norme est bien plus protectrice et que, même en additionnant les antennes, on arrive à un total bien moindre.

Petite parenthèse : j'entends qu'une commune introduit des recours contre les permis d'environnement délivrés par la Région. Je m'en étonne, car le bourgmestre de cette commune a voté l'ordonnance en sachant que son application entraînerait une augmentation du nombre d'antennes et de permis. C'est encore plus étonnant quand on sait que ce bourgmestre - M. Gosuin -, dans l'enceinte de ce parlement, a menacé de déposer une proposition d'ordonnance pour une révision de la norme à la baisse, ce qui aurait entraîné une nouvelle augmentation des demandes de permis.

Qui dit nouvelles antennes, dit permis d'environnement et permis d'urbanisme. C'est sans doute pourquoi, au début de cette année, quatre agents contractuels supplémentaires ont été engagés à l'AATL pour accélérer l'instruction des demandes de permis d'urbanisme relatives aux antennes. Même si les budgets ne sont pas extensibles, je me demande si c'est assez pour un traitement efficace et suffisamment rapide des demandes de permis d'urbanisme en souffrance.

Quoi qu'il en soit, ces lenteurs dans l'obtention des permis d'urbanisme inquiètent les opérateurs, lesquels ont chiffré à plus de 210 le nombre de permis d'urbanisme nécessaires pour installer des sites supplémentaires et à plus de 300 les permis d'urbanisme nécessaires pour adapter des sites existants. Ce sont des chiffres différents de ceux de M. De Wolf. Le ministre vous éclairera.

Où en est l'AATL dans le traitement des demandes des opérateurs ? Que mettez-vous en œuvre pour un traitement adéquat et efficient des demandes de permis d'urbanisme en souffrance ? Le retard est-il en voie de résorption ? Si oui, dans quel délai pensez-vous que l'AATL sera à jour dans la délivrance des permis d'urbanisme ?

parlementsleden te weten dat het aantal masten zou toenemen als gevolg van de strengere norm. Toch zou het gezondheidsrisico minder groot worden.

Ik heb overigens vernomen dat de gemeente Oudergem beroep aantekent tegen alle milieuvergunningen voor gsm-antennes die door het Brussels Gewest worden toegekend. Dat verbaast me, want de heer Gosuin, burgemeester van de gemeente in kwestie, heeft de ordonnantie mee goedgekeurd. Hij wist perfect dat het aantal gsm-masten zou toenemen. Bovendien heeft hij gedreigd met een voorstel van ordonnantie voor een nog strengere stralingsnorm.

Gsm-masten kunnen niet worden geplaatst zonder milieu- en stedenbouwkundige vergunningen. Om alle stedenbouwkundige vergunningen te kunnen behandelen heeft het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) begin dit jaar vier contractuele ambtenaren in dienst genomen. Ik weet dat de middelen beperkt zijn, maar ik vraag me af of vier bijkomende werkkrachten wel volstaan.

Het baart de gsm-operatoren zorgen dat het zo lang duurt om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. Volgens hun berekeningen zouden er immers 210 vergunningen moeten worden aangevraagd voor nieuwe antennes en meer dan 300 vergunningen voor de aanpassing van bestaande antennes. Mijn cijfers verschillen sterk van die van de heer De Wolf.

Hoe ver is het BROH gevorderd met de behandeling van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen door gsm-operatoren? Hoe zorgt u ervoor dat dat efficiënt gebeurt? Wanneer zal het BROH alle achterstand volledig hebben weggewerkt?

Er staat veel op het spel voor de stedenbouwkundige diensten. Om de stralingsnormen te kunnen toepassen, zullen een aantal regels misschien moeten worden aangepast. Zo zal men soepeler moeten omspringen met aanvragen voor hoge masten, die het voordeel hebben dat ze de buurtbewoners minder aan straling blootstellen. Welke regels overweegt u?

Werd het probleem al binnen het BROH

L'enjeu pour l'administration de l'urbanisme n'est pas mince. Pour s'adapter à la norme environnementale, il va peut-être falloir revoir certaines règles. Il faudra, par exemple, autoriser plus facilement l'installation de mâts d'antenne plus hauts qui, ce faisant, émettront moins fort au niveau des habitations avoisinantes. Si c'est le cas, quelles limites compte-t-on fixer ?

Un débat a-t-il lieu au sein de l'administration, par exemple sur la hauteur ? Il semble que la hauteur soit une condition nécessaire pour conserver une bonne couverture du territoire bruxellois et offrir ainsi aux habitants, mais aussi aux entreprises, des moyens de communication performants et économiquement attractifs, tout en respectant les normes de protection de la santé.

Les conditions d'obtention des permis ont-elles été assouplies pour permettre, par exemple à des antennes juchées sur des mâts plus élevés, d'obtenir plus facilement le sésame urbanistique ? Où en est la réflexion sur les camouflages d'antennes, car rien ne ressemble plus à une cheminée qu'une antenne camouflée en cheminée.

Par ailleurs, je voudrais évoquer un sujet qui fait débat : celui des antennes de téléphonie mobile à proximité ou dans des zones dites sensibles, à savoir celles où sont situés des crèches, des écoles, des hôpitaux ou des maisons de repos, qui concentrent en un même lieu un nombre relativement important de personnes plus fragiles que la population moyenne.

S'il est vrai qu'une antenne sur un toit d'école fait tache, il y a des personnes sensibles un peu partout dans la ville : un bébé chez une gardienne privée, une personne âgée avec garde-malade, les enfants de retour chez eux après l'école. C'est un débat complexe, j'en conviens.

Des antennes sont-elles présentes sur des toits d'écoles, d'hôpitaux ou de maisons de repos ? Dans l'affirmative, leur nombre est-il élevé ? Une réflexion est-elle menée par votre cabinet et votre administration sur les zones sensibles ? Dans l'affirmative, existe-t-il une définition de ces zones ? Quelles pourraient en être les conséquences sur les délivrances de permis ?

aangekaart? Blijkbaar moeten nieuwe gsm-masten voldoende hoog zijn om de dekking van het Brusselse grondgebied te kunnen garanderen, zodat bewoners en bedrijven efficiënt kunnen bellen zonder dat de stralingsnormen worden overtreden.

Werden de voorwaarden voor de vergunningen versoepeld? Wordt er nagedacht over de camouflage van gsm-masten? Tegenwoordig plaatst men soms een soort van nepschoorsteen rond de mast, maar dat lijkt helemaal nergens op.

Ik wil het ook hebben over gsm-antennes in de omgeving van crèches, scholen, ziekenhuizen en rusthuizen, waar zich veel kwetsbare mensen bevinden. Een gsm-antenne op het dak van een school stuit tegen de borst, maar kwetsbare mensen bevinden zich overal in de stad: baby's, bejaarden, schoolgaande jeugd enzovoort.

Staan er gsm-antennes op daken van scholen, ziekenhuizen of rusthuizen? Zo ja, hoeveel? Houden uw kabinet en uw diensten rekening met gebouwen waar kwetsbare mensen verblijven? Zo ja, worden die in kaart gebracht? Wat zijn de gevolgen voor de verstrekking van stedenbouwkundige vergunningen?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quelque 250 nouvelles antennes gsm seront nécessaires pour garantir le même taux de couverture, sans compter la nécessité d'élargir le réseau en fonction des nouvelles technologies. Les communes ont l'obligation d'organiser une enquête publique pour l'installation de chaque nouvelle antenne, qui nécessite un permis d'urbanisme et un permis d'environnement de classe 2.*

Or, la délivrance des permis a pris beaucoup de retard en raison d'un manque de personnel, ce dont les opérateurs eux-mêmes s'inquiètent.

Quelle est l'ampleur du retard en matière de délivrance des permis pour les antennes gsm ? Quel est le délai de traitement moyen d'une demande de permis ? Quel est l'effectif du service administratif qui traite ces demandes ? À combien de recrutements avez-vous déjà procédé en vue de renforcer ce service ?

La délivrance de permis d'environnement par Bruxelles Environnement ou l'organisation d'enquêtes publiques par les communes constituent-elles une entrave à la délivrance des permis d'urbanisme ?

Quel est le nombre de procédures d'appel entamées par des communes contre des permis pour des antennes gsm ? Quelles sont les communes concernées ? Comment comptez-vous résoudre ce problème ?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Mijn vraag komt min of meer op hetzelfde neer, maar laat u me toe om eerst even de context te schetsen. Als ik goed ben geïnformeerd, zijn er in totaal 250 nieuwe gsm-masten nodig om dezelfde dekkingsgraad te garanderen. Daarbovenop komt nog de noodzaak om het netwerk uit te breiden en aan te passen aan nieuwe technologieën. Voor elke zendmast moet de gemeente echter een openbaar onderzoek instellen betreffende de stedenbouwkundige en milieuaspecten. Zendmasten hebben immers naast een stedenbouwkundige vergunning ook nog een milieuvergunning klasse 2 nodig.

Blijkbaar is er plots een protocolakkoord om beide openbare onderzoeken samen te laten verlopen. Toch blijkt dat er, omwille van personeelstekort, tot op vandaag slechts een tiental vergunningen zijn afgeleverd. Uw collega, minister Huytebroeck, wees er op 13 maart al op dat er in 2013-2014 een heus probleem zal ontstaan als de nodige vergunningen niet tijdig worden afgeleverd. Ook de operatoren hebben reeds hun ongerustheid geuit over de problemen die ze ondervinden om een stedenbouwkundige vergunning te verkrijgen. In het slechtste geval zitten we binnen enkele jaren zonder gsm-verbinding. Dat is geen optie.

Wat is momenteel de achterstand inzake aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voor gsm-masten? Kan u de gemiddelde doorlooptijd van een vergunning meedelen? Hoeveel personeelsleden werken bij de administratieve dienst die de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning behandelt? Hoeveel nieuwe personeelsleden hebt u daar al in dienst genomen?

Ondervindt de procedure voor de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen hinder van andere procedures zoals de toekenning van milieuvergunningen door Leefmilieu Brussel of van openbare onderzoeken die door de gemeenten worden opgezet?

Blijkbaar gaan sommige gemeenten in beroep tegen een vergunning voor een gsm-mast. Hoeveel

Mme la présidente.- La parole est à Mme Jodogne.

Mme Cécile Jodogne.- Au niveau communal, nous sommes souvent témoins des inquiétudes des riverains face à la multiplication des antennes et des zones de recouvrement qu'entraîne l'installation de celles-ci. Or, au niveau des permis d'urbanisme, c'est au cas par cas que les demandes sont envisagées.

Par ailleurs, la coordination entre les permis d'urbanisme et les permis d'environnement est très faible. En effet, il n'existe pas d'obligation de travail simultané avec les permis d'urbanisme, les permis d'environnement étant de classe 2. C'est pourquoi de nombreux habitants ne comprennent pas bien que l'on n'envisage que les caractéristiques urbanistiques de l'implantation de l'antenne au niveau du permis d'urbanisme, alors que les potentiels problèmes ou nuisances qu'entraînerait la multiplication d'antennes sur une zone donnée sont envisagés au niveau du permis d'environnement. Dès lors, quelles pourraient être les coordinations entre les deux, afin de pouvoir faire face à ces demandes, qui me semblent légitimes ?

Hier, j'ai été interpellée par un riverain qui m'expliquait, schéma à l'appui, qu'il se retrouvait dans une zone d'intersection de cinq antennes différentes. La puissance de celles-ci est certes diminuée par rapport à autrefois, mais il n'empêche que, rassemblées, ces antennes dégagent une puissance considérable. Dès lors, peut-on prendre en considération la multiplication des antennes et des zones de recouvrement au niveau du permis d'urbanisme ? Je crains que non.

Quel pourrait dès lors être le relais au niveau du permis d'environnement ? Je pense plus particulièrement aux zones d'écoles ou de crèches, auxquelles les habitants et les hommes ou femmes politiques accordent une attention plus vive encore, compte tenu du principe de précaution.

procedures werden er ingeleid? Welke gemeenten deden dat? Welke maatregelen denkt u te treffen om dat probleem op te lossen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Heel wat inwoners maken zich zorgen over de vermenigvuldiging van het aantal gsm-masten en de straling die die produceren.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvragen worden geval per geval onderzocht. Bovendien is er nagenoeg geen coördinatie tussen de stedenbouwkundige vergunningen en de milieuvergunningen. Er bestaat immers geen verplichting om de milieuvergunning tegelijk met de stedenbouwkundige vergunning te onderzoeken, aangezien gsm-masten inrichtingen van klasse 2 zijn.

Heel wat inwoners begrijpen niet goed dat de masten aan twee vergunningen zijn onderworpen: een stedenbouwkundige vergunning voor de stedenbouwkundige aspecten en een milieuvergunning voor de mogelijke hinder die zou kunnen ontstaan door de vermenigvuldiging van het aantal zendmasten in een bepaalde zone. Hoe kan een betere coördinatie tussen beide vergunningen worden bewerkstelligd?

Gisteren heeft een buurtbewoner mij een schema getoond waaruit blijkt dat zijn woning zich op het raakvlak van de dekkingszone van vijf verschillende masten bevindt. Elk van die masten heeft een kleiner vermogen dan vroeger, maar samen zijn ze wel goed voor een aanzienlijk vermogen. Hoe houden de milieuvergunningen daarmee rekening? Ik denk in het bijzonder aan zones waar zich scholen of crèches bevinden.

Er moet een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd omdat er een fysieke inbreuk wordt gepleegd op de openbare ruimte. De bezorgdheid van de buurtbewoners betreft echter vooral de ecologische impact van de gsm-masten.

Zijn er al stedenbouwkundige vergunningen geweigerd, bijvoorbeeld in meer heuvelachtige zones of in belangrijke erfgoedzones waar de

Les permis d'urbanisme sont demandés parce qu'une atteinte est portée à l'espace public pour des raisons purement physiques, parce que l'on constate, par exemple, une augmentation de volume. C'est par rapport à cela que l'on peut ou non refuser un permis alors que, dans les faits, l'inquiétude est liée aux effets. Or, c'est le permis d'environnement qui est alors concerné.

Par ailleurs, d'un point de vue purement urbanistique, j'aimerais savoir si des permis d'urbanisme ont déjà été refusés, malgré des perspectives intéressantes, dans des zones davantage accidentées ou dans des zones urbanistiquement et patrimonieusement intéressantes mais dans lesquelles, en caricaturant, l'installation d'antennes gâcherait le paysage, même sur un immeuble élevé ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Azzouzi.

M. Mohamed Azzouzi.- Ce problème reste d'actualité. Récemment, la directive 2004/40/CE du 29 avril 2004 du Parlement européen et du Conseil européen concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) a vu sa date de transposition étonnamment reportée à 2013.

Son champ d'application est toutefois strictement limité aux travailleurs. Espérons que ce n'est qu'une première étape européenne. Notre accord de gouvernement reprend l'obligation suivante : "Le gouvernement veillera, dans la mesure du possible, à garantir le même niveau global de couvertures des réseaux". Il ajoute : "Comme pour les dossiers préalablement traités, les demandes de permis d'environnement contiendront une simulation du champ électromagnétique."

On peut s'interroger sur cette mise en œuvre, mais également sur la validité des permis d'environnement délivrés. Ainsi, le Collège de l'environnement, dans son dernier rapport annuel, relève des défauts d'habilitation, mais également des questions liées aux outils procéduraux des permis d'environnement. Nous ne manquerons pas de relayer ces points auprès de la ministre de

masten het landschap zouden aantasten?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (in het Frans).- *De omzetting van de Europese richtlijn 2004/40/EG van 29 april 2004 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (elektromagnetische velden) werd verbaasd genoeg naar 2013 verschoven.*

De richtlijn is enkel van toepassing op werknemers. Hopelijk is dit slechts een eerste stap. De regering belooft in haar regeerakkoord dat ze ervoor zal zorgen dat de globale dekkingsgraad van het netwerk even hoog blijft en dat de milieuvergunningaanvragen een simulatie van het elektromagnetisch veld moeten bevatten.

Wat is de geldigheid van de afgeleverde vergunningen? In zijn jaarverslag wijst het Milieucollege op gebreken bij de habilitatie en de procedures. De minister van Leefmilieu moet daar iets aan doen.

Het regeerakkoord omvat verscheidene maatregelen: een protocolakkoord over de coördinatie tussen het BROH, Leefmilieu Brussel en de gemeenten inzake de vergunningen; een eventuele herziening van de lijst van kleine ingrepen (zodat er voor minder masten een stedenbouwkundige

l'Environnement, car la question se poserait ici de l'absence d'habilitation législative donnée à certains permis d'environnement déjà délivrés.

Pour atteindre l'objectif d'un Bruxelles connecté, l'accord de gouvernement détaille, toujours au même chapitre, diverses mesures à adopter : "Enfin, le gouvernement assurera, via un protocole d'accord, à instaurer entre l'AATL, l'IBGE et les communes, une coordination optimale de l'instruction des demandes de permis. Le gouvernement évaluera en outre l'opportunité de revoir la liste des actes de minime importance, afin de limiter le nombre d'antennes soumises à permis d'urbanisme. Un groupe de travail composé des représentants, des opérateurs, des administrations régionales et du gouvernement sera mis en place afin d'assurer le suivi de la régularisation des antennes."

J'évoquerai, tout comme Mme Jodogne, la difficulté de répondre aux questions des habitants. En tant que mandataires politiques, nous avons parfois à répondre à l'inquiétude de la population. Concrètement, la question de la réalisation de cette partie de l'accord de gouvernement reste posée. Où en êtes-vous dans la mise en œuvre de ces dispositions ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- D'un côté, je vous entends vouloir assurer un bon fonctionnement du réseau de téléphonie mobile, via un réseau bénéficiant d'une bonne couverture pour tous les opérateurs, et d'un autre côté, j'entends votre attachement à la réduction du risque sur le plan de la santé. Il est important de rappeler que ce parlement a voté la norme la plus protectrice au monde.

Comme l'a rappelé Mme Braeckman, elle repose sur deux principes : moins de risques pour la santé et plus d'antennes. Au final, en additionnant toutes les antennes, on arrive à une moyenne inférieure aux grandes antennes. Il faut aussi informer les habitants et, autant que faire se peut, rappeler le remarquable travail du parlement, que le gouvernement met en œuvre.

M. De Wolf, vous m'interpellez sur les permis

vergunning nodig is); en de oprichting van een werkgroep die de regularisering van de gsm-masten moet volgen.

Hoever staat u met de uitvoering van die maatregelen? Ik krijg daarover veel vragen vanwege buurtbewoners.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *U wilt dus enerzijds in een mobiel telefoonnetwerk voorzien met een goede dekking voor alle operatoren, en anderzijds wilt u het gezondheidsrisico verkleinen.*

Het Brussels parlement heeft de strengste norm ter wereld goedgekeurd. Die gaat uit van twee principes: minder gezondheidsrisico's en meer masten. Veel kleine antennes produceren in totaal minder straling dan een klein aantal grote antennes. Dat moeten we aan de bevolking uitleggen.

Mijnheer De Wolf, na het aflopen van het moratorium verwachtte de regering heel wat stedenbouwkundige vergunningsaanvragen voor de plaatsing van gsm-antennes. Daarom heeft ze op 7 april 2011 een besluit goedgekeurd tot wijziging van het besluit van 13 november 2008

d'urbanisme requis pour placer les stations de téléphonie mobile. Afin d'anticiper l'afflux de demandes de permis pour l'installation d'antennes gsm à la suite de la levée du moratoire, le gouvernement a adopté à mon initiative le 7 avril 2011 un arrêté qui modifie l'arrêté du 13 novembre 2008 déterminant les dispenses au permis d'urbanisme.

Cet outil permet d'obtenir des dispenses pour un certain nombre d'actes et travaux. Ces dispenses concernent les permis d'urbanisme, l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission royale des monuments et des sites, ou encore l'intervention d'un architecte. L'arrêté a notamment pour but de fixer des critères précis de dispenses de permis d'urbanisme relatifs aux antennes de télécommunication et à leurs installations techniques. Cela concerne entre autres le remplacement d'antennes existantes ou la pose de nouvelles antennes, en veillant à ce que celles-ci ne soient pas visibles depuis l'espace public. Bien entendu, ces critères de hauteur et de superficie sont purement urbanistiques.

Cela signifie que lorsque la demande répond aux conditions prescrites par l'arrêté, elle est dispensée de permis d'urbanisme, mais reste néanmoins soumise à l'obtention d'un permis d'environnement pour les aspects relatifs à la santé. Depuis l'élaboration du protocole d'accord entre l'AATL, l'IBGE et les communes, des mécanismes de concertation avec les opérateurs ont été établis via des réunions de plates-formes très régulières.

En réponse à votre question relative au personnel de l'AATL, je peux vous indiquer que la décision du gouvernement du 22 septembre 2011 prévoyait notamment l'engagement de quatre agents de niveau B contractuels pour une durée de 18 mois pour l'instruction des dossiers d'antennes gsm. Le 5 octobre 2011, la Direction de l'urbanisme a transmis les offres d'emploi à la Direction des ressources humaines et égalité des chances du ministère.

Du 12 au 28 octobre, les offres ont été publiées une première fois sur les sites habituels comme Brujobs, Actiris, et Wheelit. L'entretien de sélection a eu lieu au mois de décembre. Sur les quatre personnes sélectionnées, seules deux ont accepté le poste. Ces personnes sont en service

dat de vrijstellingen van stedenbouwkundige vergunning regelt.

Het nieuwe besluit bepaalt criteria waaraan de antennes of de technische installaties moeten voldoen om te worden vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gedelegeerde ambtenaar, de gemeente of de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, of van de verplichting om een architect te raadplegen. De vrijstellingen zullen gelden voor bestaande masten die vervangen worden of voor nieuwe masten die niet zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte.

Een milieuvergunning blijft wel altijd noodzakelijk. Dankzij het protocolakkoord vindt er regelmatig overleg plaats tussen het BROH, Leefmilieu Brussel, de gemeenten en de operatoren.

Op 22 september 2011 besliste de regering om bij het BROH vier bijkomende contractuele ambtenaren van niveau B in dienst te nemen voor een periode van achttien maanden, voor de verwerking van de vergunningsaanvragen voor gsm-antennes.

De vacatures werden gepubliceerd van 12 tot 28 oktober en het selectiegesprek vond plaats in december. Van de vier geselecteerden hebben slechts twee personen de job aanvaard. Zij zijn aan de slag sinds begin 2012.

Van 20 december tot 9 januari werden de vacatures opnieuw gepubliceerd. Deze keer werden twee mensen geselecteerd, waarvan er een de plaats aanvaardde en aan het werk is sinds 1 maart. Na een derde publicatie van de vacature op 10 februari werd een vierde persoon geselecteerd, die begint te werken op 1 juni.

Momenteel houden acht ambtenaren van niveau A en acht van niveau B zich bezig met de vergunningsaanvragen, maar ook met andere prioritaire dossiers, zoals Villo, scholen en openbare vastgoedmaatschappijen (OVM's).

Dankzij de tijdelijke indienstneming van vier personeelsleden zal de achterstand geleidelijk aan ingelopen worden.

depuis le début de l'année.

Du 20 décembre 2011 au 9 janvier 2012, les offres ont alors été publiées une deuxième fois sur les sites. Deux personnes ont été sélectionnées, mais une seule a accepté le poste, qu'elle occupe depuis le 1^{er} mars 2012. À la suite d'une troisième publication de l'offre d'emploi lancée le 10 février dernier, un autre agent a été recruté, dont le contrat commence au 1^{er} juin de cette année. Quatre agents de niveau B ont donc été recrutés à la suite de la décision du gouvernement.

Actuellement, huit agents de niveau A et huit agents de niveau B s'occupent notamment des dossiers gsm, mais également d'autres dossiers que le gouvernement a estimés prioritaires, concernant notamment les écoles, les sociétés immobilières de service public (SISP) ou Villo.

Les recrutements temporaires vont permettre petit à petit une résorption du retard, mais il faut garder à l'esprit qu'il n'y a pas que les antennes gsm à gérer.

Concernant l'état d'avancement des dossiers, au 7 mai 2012, 218 demandes de permis ont été introduites ; 53 demandes ont fait l'objet d'une décision, parmi lesquelles 36 permis ont été délivrés. Un dossier a fait l'objet d'une dispense et un autre d'un refus. Par ailleurs, 15 dossiers ont été retirés par les opérateurs et 60 dossiers sont en attente d'un accusé de réception complet de Bruxelles Environnement. Pour répondre à Mme Jodogne, je précise que nous attendons le feu vert de Bruxelles Environnement avant de lancer le processus. Il ne reste plus qu'une seule enquête publique en cours.

Dix dossiers sont incomplets et doivent encore être complétés par les opérateurs. L'enquête publique des dossiers restants est en cours au niveau de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et de la Direction de l'urbanisme. Quatorze dossiers sont en attente de l'organisation de mesures particulières de publicité et de l'organisation d'une commission de concertation par la commune. Enfin, deux dossiers sont en attente d'une introduction de plans modifiés par le demandeur. Sur le total des 218 dossiers, plus d'un quart des permis a donc été délivré.

Op 7 mei 2012 waren er 218 vergunningsaanvragen ingediend. Er waren 53 beslissingen genomen, waarvan 36 positief. Eén dossier kreeg een vrijstelling, één aanvraag werd geweigerd en vijftien aanvragen werden door de operatoren zelf ingetrokken. Voor 60 dossiers moet Leefmilieu Brussel nog een bewijs van ontvangst van het volledige dossier bezorgen. Mevrouw Jodogne, er loopt nog slechts één openbaar onderzoek en we wachten op het groen licht van Leefmilieu Brussel.

Tien dossiers zijn onvolledig. De overige aanvragen worden momenteel onderzocht door de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Directie Stedenbouw. Voor veertien gevallen wachten we op bijzondere maatregelen inzake openbaarmaking en op de organisatie van een overlegcomité door de gemeente. Voor twee dossiers wachten we op de gewijzigde plannen van de aanvrager.

De camouflage van een gsm-mast als schoorsteen is stedenbouwkundig gezien niet verantwoord. Voor een schoorsteen gelden immers heel andere stedenbouwkundige criteria.

Dergelijke valse schoorstenen staan vaak op vreemde plaatsen en hebben ook een ongewone vorm. Terwijl de bedoeling is om niet op te vallen, doen ze dat net wel.

Artikels 4 en 8 van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) bepalen overigens dat alleen echte schoorstenen en masten boven het dak mogen uitsteken. Valse schoorstenen dus niet.

Het parlement heeft een debat gehouden over de problematiek van antennes op daken van scholen, ziekenhuizen of rusthuizen en heeft terecht gekozen voor een zo streng mogelijke norm.

Voor uw vragen inzake gezondheid en milieuvergunningen verwijs ik u door naar minister Huytebroeck.

(verder in het Nederlands)

De vergunningen voor gsm-antennes hebben inderdaad vertraging opgelopen, maar daar zijn verschillende redenen voor. Wat de stedenbouwkundige vergunningen betreft, heeft de invoering van de procedure en de indienstneming van nieuw

Comme je viens de l'indiquer à M. De Wolf, l'arrêté dit de minime importance permet de dispenser de permis d'urbanisme le placement d'antennes de télécommunications et leurs installations techniques dans certains cas.

Au sujet du camouflage d'antennes, en règle générale, ce genre de dispositif n'est pas acceptable d'un point de vue urbanistique. En effet, l'implantation d'antennes obéit à des exigences particulières d'orientation, de dégagement et de position dominante, qui sont totalement différentes de celles des cheminées. Ainsi, ces fausses cheminées peuvent se retrouver implantées à des endroits incongrus ou contre nature, à proximité d'un angle de toiture ou juste sous une fenêtre par exemple.

Les dimensions de la fausse cheminée s'avèrent souvent disproportionnées, car la hauteur et la largeur doivent permettre d'envelopper toute l'installation, comprenant le mât porteur et les antennes en déport. Le résultat est généralement inverse à l'objectif du camouflage, surtout pour un œil averti. Le dispositif révèle un manque d'authenticité qui ne permet plus une bonne compréhension de l'espace.

En outre, les articles 4 et 8 du Règlement régional d'urbanisme (RRU) prévoient des règles de hauteur des constructions. Seules les souches des vraies cheminées et les antennes peuvent dépasser le gabarit de la toiture. Ainsi, les constructions de camouflage qui dépassent celui-ci dérogent systématiquement au RRU.

Un débat a eu lieu en commission et en séance plénière sur la question des antennes sur les toits d'écoles, d'hôpitaux et de maisons de repos. Je n'y reviendrai pas et partage bien évidemment vos considérations et motivations à ce sujet. Une décision été prise au parlement : la norme la plus protectrice qui soit en matière de santé.

Pour les aspects concernant la santé et les permis d'environnement, je vous renvoie à ma collègue Mme Huytebroeck, qui en a directement la charge.

(poursuivant en néerlandais)

En matière de permis d'urbanisme, le lancement de la procédure et le recrutement de nouveaux

personeel voor enige vertraging gezorgd, maar mijn administratie verbindt er zich toe om alle ingediende aanvragen binnen de wettelijke termijn te behandelen.

Daarnaast is er ook vertraging opgetreden in de behandeling van de aanvragen voor milieuvergunningen door Leefmilieu Brussel. Tot slot kampen ook de operatoren soms met grote vertragingen, omdat ze moeilijkheden ondervinden om een dossier af te sluiten of te wijzigen.

(verder in het Frans)

Wellicht heeft ook de vrijstellingsregeling het aantal stedenbouwkundige vergunningen doen dalen.

(verder in het Nederlands)

De duur van de procedure hangt af van het feit of de vergunningsaanvraag onderworpen is aan de speciale regels van openbaarmaking, of het openbaar onderzoek tijdens een schoolvakantie valt, of de overlegcommissie advies uitbrengt en of er andere instanties moeten worden geraadpleegd.

In functie van al deze elementen schatten we de theoretische behandelingstermijn van een vergunningsaanvraag op honderd à tweehonderd dagen.

(Opmerkingen van de heer Jef Van Damme)

(verder in het Frans)

Zodra het dossier volledig is, moet men dus honderd kalenderdagen rekenen.

(verder in het Nederlands)

Mijn administratie zal de werkelijke gemiddelde behandelingstermijn van een vergunningsaanvraag voor een gsm-antenne trachten te bepalen in het kader van de eerstkomende evaluatie, die conform de beslissing van de regering van 22 september 2011 in september 2012 zal plaatsvinden.

Uw vraag over het aantal personeelsleden dat belast is met de behandeling van de vergunningsaanvragen, heb ik zonet al beantwoord in het kader

agents ont effectivement entraîné quelques retards, mais mon administration s'engage à traiter toutes les demandes introduites dans le délai légal.

Un retard est également enregistré au niveau de Bruxelles Environnement dans le traitement des demandes de permis d'environnement. Enfin, ce retard s'explique aussi par les difficultés que les opérateurs eux-mêmes éprouvent à clôturer ou à modifier un dossier.

(poursuivant en français)

Peut-être la dispense a-t-elle également contribué à réduire le nombre de permis d'urbanisme ?

(poursuivant en néerlandais)

La durée de la procédure varie selon que la demande de permis est soumise ou non à des mesures particulières de publicité, que l'enquête publique tombe pendant un congé scolaire, que la commission de concertation émet un avis ou que d'autres instances doivent être consultées.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le délai théorique de traitement d'une demande de permis varie entre 100 et 200 jours.

(Remarques de M. Jef Van Damme)

(poursuivant en français)

Dès le moment où le dossier est complet, il faut compter 100 jours calendrier.

(poursuivant en néerlandais)

Mon administration tentera de fixer ce délai dans le cadre de la prochaine évaluation, qui doit avoir lieu en septembre 2012, conformément à la décision du gouvernement du 22 septembre 2011.

J'ai répondu à votre question concernant le nombre d'agents chargés du traitement des demandes de permis dans ma réponse à M. De Wolf.

Concernant les procédures de délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement, chaque

van de vraag van de heer De Wolf.

Wat de procedures voor het afleveren van stedenbouwkundige en milieuvergunningen betreft, herinner ik u eraan dat elk dossier dat het voorwerp moet uitmaken van een onderzoek door het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) tevens door het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) moet worden onderzocht.

Overeenkomstig het protocolakkoord tussen het BROH, het BIM en de gemeenten, is er een gezamenlijke behandelingsprocedure van de stedenbouwkundige vergunningen en de milieuvergunningen ingevoerd. Zo hoeft er slechts één enkel openbaar onderzoek te worden georganiseerd, als dat nodig blijkt.

Dat vereenvoudigt het werk van de gemeenten en bevordert de transparantie naar de burgers toe. Op die manier worden de milieu- en stedenbouwkundige aspecten binnen eenzelfde procedure behandeld.

U vroeg of de dossiers vooral geblokkeerd raken door de vertraging op het vlak van de milieuvergunningen. Welnu, de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning gaat pas van start als de milieuvergunning volledig is verklaard. Er zijn dus inderdaad dossiers die stedenbouwkundig gesproken volledig zijn, maar op milieuvlak nog onvolledig.

Tot nu toe heb ik nog geen informatie ontvangen over een eventuele blokkering of boycot door bepaalde gemeenten van openbare onderzoeken of het advies van het college van burgemeester en schepenen.

Wat de beroepen tegen stedenbouwkundige vergunningen voor zendmasten betreft, werd er sinds de opheffing van het moratorium op 1 september 2010 slechts één beroep bij de regering ingediend. Het is de gemeente Oudergem die dat beroep op 26 december 2011 indiende. Het wordt momenteel behandeld.

Daarnaast werd er op 27 december 2011 een verzoekschrift tot schorsing en nietigverklaring bij de Raad van State ingediend tegen een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar, voor de installatie van

dossier qui doit faire l'objet d'une enquête par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) doit être également examiné par Bruxelles Environnement.

Le protocole d'accord entre l'AATL, Bruxelles Environnement et les communes a permis d'instaurer une procédure commune de traitement des permis d'urbanisme et d'environnement, ce qui permet d'organiser une seule enquête publique, si cela s'avère nécessaire.

Cela facilite le travail des communes et favorise la transparence vis-à-vis des citoyens.

Même si la procédure de permis d'urbanisme est complète, celle-ci ne peut débiter que lorsque la demande de permis d'environnement est déclarée complète.

Je n'ai pas connaissance d'un éventuel blocage ou boycott par certaines communes d'enquêtes publiques ou d'avis du Collège du bourgmestre et échevins.

Depuis la levée du moratoire le 1^{er} septembre 2010, seule la commune d'Auderghem a introduit un recours auprès du gouvernement contre un permis d'urbanisme pour une antenne gsm. Celui-ci est en cours de traitement.

De plus, une requête en suspension et annulation a été introduite au Conseil d'État contre un permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué pour l'installation d'une station de télécommunication à Ixelles.

La requête en suspension a été rejetée par le Conseil d'État dans son arrêt du 19 mars 2012. Un arrêt est encore attendu concernant l'annulation.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Ma réplique sera d'autant plus brève que ce n'est pas M. Kir qui est responsable de la situation. Je le remercie pour les précisions chiffrées qu'il nous a communiquées. Pour ma part, j'ai l'impression que la vague de demandes de nouveaux permis doit encore arriver.

een telecommunicatiestation op het dak van een gebouw in Elsene.

De Raad van State wees die aanvraag tot schorsing af in zijn arrest van 19 maart 2012. Over de nietigverklaring moet nog een uitspraak worden gedaan. Voor de beroepen met betrekking tot milieuvergunningen verwijs ik naar mijn collega bevoegd voor Leefmilieu.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Staatssecretaris Kir is niet verantwoordelijk voor de situatie. Uit de cijfergegevens leid ik af dat de meeste aanvragen nog moeten worden ingediend.*

Het is ongelofelijk dat de regering pas na een jaar heeft ingezien dat er extra personeel nodig was.

Ce qui me semble assez extraordinaire, c'est que le gouvernement ait mis un an à se rendre compte qu'il fallait engager du personnel, entre la fin du moratoire et la décision du 22 septembre ! De surcroît, il a encore mis dix mois à engager quatre personnes ! Je sais bien que, dans les communes, des barons sont assis sur leur tas d'or et qu'ils font n'importe quoi, mais qu'on mette dix mois pour engager quatre personnes à durée déterminée, cela me semble assez étrange !

De plus, sur les quatre candidats sélectionnés, seuls deux ont accepté. On a donc dû en sélectionner deux autres, mais seul l'un d'eux a accepté. Comment est-ce possible ? On aurait pu en sélectionner immédiatement huit, afin d'en placer quatre en réserve. Si certains candidats refusaient le poste, ils pouvaient ainsi être immédiatement remplacés par ceux figurant dans la réserve et on n'aurait pas perdu tous ces précieux mois.

Je comprends assez mal que le département des ressources humaines sélectionne le nombre exact de personnes à engager. Cela explique l'obligation de recommencer toute la procédure si le nombre de personnes qui acceptent le poste est inférieur au nombre de postes à pourvoir. En attendant, le temps passe. Ceci n'était qu'un vœu non pieux !

Mme la présidente.- La parole est à Mme Braeckman.

Mme Dominique Braeckman.- C'est la quadrature du cercle, puisque nous voulons disposer d'un bon réseau de télécommunications tout en protégeant la santé des citoyens. Cette difficile équation peut être résolue par la multiplication des antennes.

Le ministre l'a rappelé, et je l'en remercie, car c'est le message que nous devons transmettre aux riverains, inquiets de voir fleurir les antennes. En réalité, si le nombre de ces antennes augmente, la norme fait que le rayonnement est nettement inférieur à celui qui prévalait il y a quelques années. Un effort de pédagogie doit donc être fait auprès de la population pour lui rappeler cet élément essentiel et ne pas aggraver encore son stress.

Bovendien heeft het nog tien maanden geduurd voordat die vier personen in dienst waren!

Tijdens de eerste wervingsprocedure selecteerde de regering vier kandidaten, maar slechts twee personen hebben de job aanvaard. De hele procedure moest dus worden overgedaan. Er werden twee bijkomende kandidaten geselecteerd, maar opnieuw heeft één persoon de job geweigerd. Hoe komt dat?

De regering had onmiddellijk acht kandidaten moeten selecteren en een wervingsreserve aanleggen. Op die manier had men de kandidaten die de functie hebben geweigerd, onmiddellijk kunnen vervangen door een kandidaat uit de wervingsreserve en zouden er geen kostbare maanden verloren zijn gegaan!

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Braeckman heeft het woord.

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).*- Wij kunnen de omwonenden geruststellen: terwijl het aantal gsm-masten inderdaad toeneemt, ligt de toegelaten norm veel lager dan enkele jaren geleden. Het is belangrijk dat de bevolking dat weet en wordt gerustgesteld.

Het stelt me tevreden dat camouflage niet verplicht is en dat die zelfs ingaat tegen de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Kunnen we misschien de hoogte van de masten wijzigen om een betere dekking te garanderen, zonder dat we de volksgezondheid in het gedrang brengen?

Hebben uw kabinet en administratie al nagedacht over de definitie van gevoelige zones? Werden er ook antennes geplaatst op daken van scholen, ziekenhuizen en rusthuizen? Zo ja, hoeveel?

Je me réjouis du fait que le camouflage n'est pas permis et qu'il déroge même au Règlement régional d'urbanisme (RRU). Qu'en est-il de la hauteur des mâts ? Pourrait-on jouer sur ce paramètre pour garantir une bonne couverture sans mettre en péril la santé des populations ?

Quant aux zones sensibles, vous avez fait allusion à un débat qui aurait eu lieu. Je vous demandais si votre cabinet et votre administration y réfléchissaient et s'il existait une définition desdites zones. Je vous demandais également si des antennes étaient présentes sur des toits d'écoles, d'hôpitaux, de maisons de repos et, dans l'affirmative, quel en était le nombre.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Pour ces questions, je vous renvoie à Mme Huytebroeck, car nous avons décidé de commun accord qu'elle tiendrait le cadastre des antennes. Les citoyens et les professionnels pourront ainsi s'informer via le site de la ministre, où peut être consulté un registre des antennes présentes en Région bruxelloise.

Il s'agit d'un sujet sensible. Il faut, comme l'a dit Mme Braeckman, faire un travail de pédagogie. Une ordonnance a été votée à l'unanimité, car nous voulons protéger les habitants. Voir de plus en plus d'antennes sur les toits peut donner le sentiment que nous ne sommes pas suffisamment protégés et, en cette période pré-électorale, certains ont parfois envie de plaie en allant dans le sens de ceux qui ont peur. Il faut cependant faire preuve de pédagogie et montrer notre sens des responsabilités. Nous développons le réseau tout en protégeant au mieux la santé.

On ne peut pas à la fois nous reprocher notre lenteur et le fait de prendre soin des habitants. Avec Mme Huytebroeck, nous partageons nos données et nous travaillons de manière harmonieuse. Nous avons créé une plate-forme où sont présentes nos institutions et les opérateurs, et nous avançons avec eux. Ils ont beau jeu de dire dans la presse que cela n'avance pas. Qu'ils préparent plutôt leurs dossiers !

M. Vincent De Wolf.- Vous ne répondez pas à mes remarques. Je vous dis que vous mettez deux ans à engager quatre personnes ! Cela n'a rien à voir !

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- Voor die vragen moet u zich wenden tot minister Huytebroeck, aangezien zij het kadaster van de antennes in het Brussels Gewest bijhoudt. Iedereen kan dat kadaster op de website van de minister raadplegen.

Het stijgende aantal antennes op de daken kan de indruk wekken dat we onvoldoende beschermd zijn. Demagogische politici zouden in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen die vrees wel eens kunnen uitbuiten. Daarom moeten we de omwonenden correct informeren; we moeten onze verantwoordelijkheid nemen.

Mijn diensten werken samen met de diensten van minister Huytebroeck en de operatoren in het kader van een overlegplatform. De operatoren zouden beter hun dossiers goed voorbereiden dan in de pers te klagen dat de zaken niet vooruitgaan. Uiteindelijk willen we enkel zorg dragen voor de volksgezondheid.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- U antwoordt niet op mijn vragen. Ik zei dat het twee jaar heeft geduurd om vier medewerkers in dienst te nemen.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Le 7 mai, les opérateurs n'avaient introduit que 253 dossiers.

M. Vincent De Wolf.- Mais peu importe ! Vous avez mis deux ans à engager quatre personnes.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Vous traitez des dossiers que vous ne recevez pas, vous ?

M. Vincent De Wolf.- Vous vous étiez engagé à recruter quatre personnes. Cela a pris un temps tout à fait anormal.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Nous avons bien fait de travailler ainsi ! Je vous dis qu'ils n'ont pas introduit 1.000 dossiers. Où sont-ils ? Il y en a 253, et ils ne sont pas tous complets.

À un moment difficile au niveau budgétaire, nous avons décidé de consacrer des moyens supplémentaires à l'urbanisme. Ici, au parlement, on nous dit que nous consentons trop de dépenses et que nous engageons trop de personnel. Nous l'avons fait et cela n'a pas été facile. Dès le début de la législature, j'ai dit qu'il était nécessaire que les permis suivent pour rencontrer l'essor démographique.

Il ne s'était écoulé en gros que deux à trois mois lorsque les premiers nouveaux engagés sont arrivés. Certains ont été refusés. On peut en effet regretter que la sélection n'ait pas compris plus de candidats. Je le rappellerai aux gestionnaires des ressources humaines de la Région.

Mme Braeckman, vous vous êtes félicitée du non-recours au camouflage. Nous nous en réjouissons également, car ce n'était initialement pas prévu.

Les articles 4 et 8 du titre 1 du RRU prévoient des règles de hauteur des constructions. Seules les souches des cheminées et les antennes peuvent dépasser le gabarit de la toiture. Ainsi, les constructions de camouflage qui dépassent le gabarit de la toiture dérogent systématiquement au RRU. Concernant les hauteurs, je me limite donc pour l'instant à la norme définie par le RRU.

Si vous m'interrogez à titre personnel sur

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Op 7 mei hadden de operatoren slechts 253 dossiers ingediend.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Dat maakt niet uit! U deed er twee jaar over om vier personen in dienst te nemen.*

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Bent u misschien in staat om dossiers te behandelen die u nog niet hebt ontvangen?*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het heeft ontzettend lang geduurd om vier nieuwe medewerkers in dienst te nemen.*

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *We hebben de zaak goed aangepakt! Ik heb geen duizend dossiers gekregen, maar slechts 253, waarvan sommige zelfs niet volledig zijn.*

In moeilijke tijden hebben wij besloten extra middelen te investeren in stedenbouw. In het parlement wordt ons verweten dat we te veel uitgeven en te veel personeel aannemen. Sinds het begin van de legislatuur maak ik duidelijk hoe belangrijk het is dat vergunningen tijdig worden afgeleverd om de demografische boom te kunnen opvangen.

Het heeft overigens maximaal drie maanden geduurd alvorens de eerste nieuwe personeelsleden aan de slag konden. Ook ik vind het jammer dat er niet meer kandidaten werden geselecteerd. Ik zal die opmerking doorgeven aan de human-resourcesafdeling van het gewest.

Mevrouw Braeckman, u bent tevreden dat de camouflage van gsm-masten niet wordt toegestaan. Ook ons verheugt dat, aangezien dat oorsponkelijk niet gepland was.

Artikelen 4 en 8 van titel 1 van de GSV bepalen dat enkel schoorstenen en antennes boven een dak mogen uitsteken. Camouflageconstructies die hoger zijn dan het dak, maken dus automatisch een inbreuk op de GSV.

Daarnet zei ik u al dat we moeten opletten bij het plaatsen van antennes op daken van scholen, ziekenhuizen en rusthuizen. Er werd hierover een parlementair debat gevoerd, en alle aspecten van

l'installation d'antennes sur les toits d'écoles, d'hôpitaux et de maisons de repos, je vous ai dit tout à l'heure que nous devrions porter une attention accrue à ce type de situation. Cependant, je ne veux pas profiter de cette tribune pour m'avancer davantage. En effet, un débat a été mené sereinement au parlement, au cours duquel nous avons envisagé tous les aspects de la question. Peut-être devons-nous le relancer. J'en référerai à ma collègue.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

**À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,**

**concernant "la transparence et
l'indépendance des études d'incidences".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron.- Le dispositif des études d'incidences environnementales inscrit dans le Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat) est né d'une directive européenne adoptée en 1983, qui vient d'être mise à jour ce 13 décembre 2011. Mais ces études d'incidences s'inscrivent aussi pleinement dans notre tradition bruxelloise de concertation urbanistique, née à l'époque du Plan de secteur à la fin des années 70.

Ce dispositif d'études d'incidences et cette culture de la concertation sont essentiels pour préserver la qualité de vie et construire le vivre ensemble dans une grande ville comme Bruxelles, en perpétuelle évolution. Il est donc fondamental de garantir la transparence et l'objectivité de ces études d'incidences.

Concernant la transparence tout d'abord : le

de kwestie kwamen aan bod. Maar misschien moeten we dat debat opnieuw houden? Ik zal dat met mijn collega bespreken.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

**TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,**

**betreffende "de transparantie en de
onafhankelijkheid van de effectenstudies".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (*in het Frans*).- *De verplichte uitvoering van milieu-effectenstudies, zoals beschreven in het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO), is het resultaat van de omzetting van een Europese richtlijn van 1983, die op 13 december 2011 geactualiseerd werd. De effectenstudies sluiten echter ook perfect aan bij de Brusselse traditie van overleg inzake stedenbouw sinds eind jaren zeventig.*

Effectenstudies en overleg zijn van essentieel belang voor de levenskwaliteit en om de voortdurend evoluerende samenleving in een grootstad in goede banen te leiden. Het is dus belangrijk om de openheid en de objectiviteit van die effectenstudies te waarborgen.

Op 16 november vroeg ik u waarom het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH)

16 novembre dernier, je vous interrogeais sur les raisons qui avaient amené l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) à ne pas inclure de représentants des riverains ou d'associations dans le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences du projet Victor, qui prévoit la construction de plusieurs nouvelles tours à côté de la tour et de la gare de Bruxelles-Midi. Vous me répondiez qu'en vertu de l'arrêté gouvernemental du 3 juin 1993, les comités d'accompagnement ne pouvaient être composés que de "représentants des administrations régionales ou de personnes morales de droit public". Pour ma part, je soutenais que cette restriction n'était plus valable, parce que la révision du Cobat du 14 mai 2009 avait redéfini la composition des comités d'accompagnement de manière non limitative et avait supprimé l'habilitation faite au gouvernement de préciser leur composition.

Ce 29 février, en réponse à une question écrite que je vous avais adressée, j'ai obtenu la liste des compositions des comités d'accompagnement des études d'incidences en exercice au cours des années 2010 et 2011.

Je constate que :

- le comité de quartier XL-Nord a bien été associé au comité d'accompagnement de l'étude d'incidences du projet Toison d'or lancé durant l'été 2011 ;
- le comité Interquartiers d'Anderlecht a été associé à l'étude d'incidences du projet pont Marchant ;
- l'hôpital Erasme et l'ULB - qui sont des institutions de droit privé - participent au comité d'accompagnement du lotissement Chaudron-Erasme.

Par ailleurs, un article de la lettre d'information d'Inter-Environnement Bruxelles de ce 15 mars m'apprend que le Groupe d'animation du quartier européen de la Ville de Bruxelles (GAQ) vient d'être admis à titre d'expert dans le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences qui s'ouvre au sujet du projet Atenor, à l'angle des rues Belliard et de Trèves.

niet bereid is om bewonerscomités of verenigingen te betrekken bij het begeleidingscomité van de effectenstudie voor het Victorproject, dat de bouw van meerdere torens in de Zuidwijk betreft. U zei dat op grond van het regeringsbesluit van 3 juni 1993 de begeleidingscomités enkel mogen zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van gewestelijke overheidsdiensten of rechtspersonen van publiek recht. Nochtans is dat niet waar, omdat bij de aanpassing van het BWRO van 14 mei 2009 werd beslist dat de samenstelling van begeleidingscomités niet meer door de regering wordt bepaald of beperkt.

Op 29 februari kreeg ik een antwoord op een schriftelijke vraag over de samenstellingen van begeleidingscomités van effectenstudies in 2010 en 2011. Ik stelde vast dat het wijkcomité XL-Noord werd betrokken bij het begeleidingscomité voor de effectenstudie van het project Gulden Vlies, dat een Anderlechts wijkcomité inspraak kreeg in een effectenstudie en dat het Erasmusziekenhuis en de ULB, die geen instellingen van publiek recht zijn, ook deelnemen aan een begeleidingscomité.

Ik las in de nieuwsbrief van Inter-Environnement Bruxelles dat een vereniging betrokken werd als deskundige bij het begeleidingscomité voor de effectenstudie over het Atenorproject.

Waarom mogen de bewonersverenigingen niet vertegenwoordigd worden in de begeleidingscomités van het Victorproject en het project van het Astridpark, terwijl de projectontwikkelaars daar wel inspraak krijgen? Hier wordt duidelijk met twee maten gemeten.

Het is niet duidelijk waarom vzw's of wijkverenigingen in sommige gevallen mogen deelnemen aan begeleidingscomités en in andere niet.

Artikel 6, §4 van de Europese richtlijn over de evaluatie van de milieueffecten van bepaalde overheids- en privéprojecten bepaalt dat het publiek dat gevolgen van deze projecten ondervindt, in een vroeg stadium bij het besluitvormingsproces moeten worden betrokken. Het moet zijn standpunt kunnen geven, voordat er een beslissing wordt genomen.

In de richtlijn wordt er een onderscheid gemaakt tussen informatie en het overleg met het ruime

Je ne comprends dès lors pas que les riverains des projets Victor et Parc Astrid n'aient pas été autorisés à participer aux études d'incidences qui les concernent directement, d'autant qu'il apparaît que les promoteurs des projets soumis à l'étude d'incidences sont, quant à eux, la plupart du temps associés aux comités d'accompagnement de l'étude d'incidences. Il semble qu'il y ait, en la matière, deux poids, deux mesures.

En effet, dans un certain nombre de cas, des asbl ou comités de quartier sont admis dans le comité d'accompagnement, et dans d'autres cas, ils ne le sont pas, sans que l'on puisse distinguer clairement pourquoi. Les exemples sont pourtant relativement similaires.

Par ailleurs, l'article 6 §4 de la directive européenne récemment codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement stipule : "À un stade précoce de la procédure, le public concerné se voit donner des possibilités effectives de participer au processus décisionnel en matière d'environnement visé à l'article 2 §2, et, à cet effet, il est habilité à adresser des observations et des avis, lorsque toutes les options sont envisageables, à l'autorité ou aux autorités compétentes avant que la décision concernant la demande d'autorisation ne soit prise".

Cette directive introduit une distinction entre l'information et la concertation qu'il faut organiser vis-à-vis du public en général et la participation qu'il faut proposer au public concerné. Ce dernier est constitué des riverains, des comités de quartier ou des associations spécialisées représentatives.

Le lieu par excellence pour "adresser des observations et avis lorsque toutes les options sont envisageables", très en amont donc, est le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences. La participation de représentants de riverains et/ou d'associations au processus de l'étude d'incidences permet d'apporter des informations importantes, ainsi qu'un point de vue complémentaire de terrain. Elle permet aussi d'assurer la transparence du processus vis-à-vis du public et de l'extérieur.

Un autre élément fondamental est celui de l'objectivité des études d'incidences. Les matières traitées à l'occasion de ces études d'incidences,

publiek en de participatie van het publiek voor wie deze beslissingen gevolgen hebben, meer bepaald wijkbewoners, -comités en verenigingen. Het begeleidingscomité van een effectenstudie is bij uitstek geschikt om hen bij de besluitvorming te betrekken.

Inspraak van wijkcomités en verenigingen in effectenstudies levert belangrijke informatie op en heeft het voordeel dat de mensen op het terrein hun visie kunnen geven. Het leidt ook tot meer openheid.

Ook de objectiviteit van effectenstudies is van fundamenteel belang. De materies die in deze studies worden bestudeerd, de wisselwerking tussen alle factoren zijn bijzonder complex.

De verwerking van gegevens en de interpretatie van studieresultaten kan worden gemanipuleerd. Het is bijgevolg belangrijk dat adviesbureaus volledig onafhankelijk zijn en zeker niet beïnvloed worden door de projectontwikkelaar. Die heeft er immers alle belang bij dat de resultaten van de effectenstudie in zijn voordeel zijn.

Volgens de procedure van het BWRO beslist de projectontwikkelaar zelf door wie de effectenstudie wordt uitgevoerd. Zelfs als er een aantal regels bestaan en alle betrokkenen eerlijk en te goeder trouw zijn, is het weinig waarschijnlijk dat een adviesbureau het project van zijn opdrachtgever streng bekritiseert. Het adviesbureau wil in de toekomst ook nog opdrachten krijgen.

Het zou veel beter zijn als de betrokken overheidsdienst besliste welk bureau de studie mag uitvoeren en optreedt als opdrachtgever. Natuurlijk is het wel de bedoeling dat de projectontwikkelaar de kosten voor de effectenstudie op zich blijft nemen. Het huidige systeem heeft immers het voordeel dat de projectontwikkelaar voor de studie betaalt.

Hoe verklaart u dat buurtbewoners van het Victorproject en het project van het Astridpark niet mogen deelnemen aan de begeleidingscomités van de effectenstudies, terwijl andere wijkcomités wel inspraak kregen in andere effectenstudies?

Het overlegcomité kan weliswaar aanbevelen om een begeleidingscomité uit te breiden, maar zijn

leurs modes d'interaction et les projections auxquelles les études doivent procéder sont de nature extrêmement complexe.

Le traitement des données et l'interprétation des résultats peuvent, par essence, être orientés de manière sensiblement différente. Au-delà de la pure compétence des bureaux - normalement attestée par l'agrément délivré par la Région - chargés de mener les études, il faut assurer leur indépendance par rapport aux parties impliquées, et singulièrement par rapport au promoteur du projet examiné. Ce dernier, bien sûr, a tout intérêt à ce que son projet n'entraîne que peu ou pas d'incidences négatives !

Or, dans la procédure définie actuellement par le Cobat, le chargé d'études est proposé par le promoteur lui-même et est lié à celui-ci par un contrat de prestation de services rémunéré. Même s'il existe un encadrement de ces procédures et que l'on postule évidemment l'honnêteté et la bonne foi de tous, on peut difficilement imaginer que, dans ces conditions, un bureau d'études puisse radicalement remettre en cause le projet d'un maître d'ouvrage pour lequel il a sans doute travaillé auparavant et pour lequel il souhaite sans doute pouvoir encore travailler à l'avenir ! En effet, les relations unissant clients et fournisseurs peuvent s'inscrire dans le temps lorsqu'il s'agit d'un bureau d'études ayant pignon sur rue, ainsi que d'un gros promoteur soumettant régulièrement des projets à ce type d'études.

Il serait beaucoup plus sain que le chargé d'étude soit désigné directement par l'administration, qui assurerait elle-même la maîtrise d'ouvrage de l'étude, tout en faisant supporter de manière indirecte par le promoteur du projet le coût de cette étude d'incidences requise par la demande de permis.

L'avantage du système actuel, c'est que, dans cette relation client-fournisseur, c'est le promoteur qui paye l'étude d'incidences.

Comment expliquez-vous que les demandes des riverains des projets Victor et Parc Astrid de pouvoir participer aux comités d'accompagnement des études d'incidences aient été refusées, alors que d'autres comités d'habitants ou institutions privées ont été, récemment encore, associés aux

adviezen zijn niet bindend. Het BROH bepaalt uiteindelijk hoe de begeleidingscomités worden samengesteld.

Kunt u bevestigen dat projectontwikkelaars die een effectenstudie moeten laten uitvoeren voor een project zeer vaak als experts worden betrokken bij het begeleidingscomité? Waarom geldt dat niet voor wijkcomités en verenigingen? Als de projectontwikkelaar wel, en de buurtbewoners niet vertegenwoordigd zijn, komt de objectiviteit van de effectenstudie toch in het gedrang?

Adviesbureaus die effectenstudies willen uitvoeren, moeten erkend worden door het Brussels Gewest. Wat zijn de voorwaarden voor een erkenning? Hoe lang is die geldig? Wordt de degelijkheid van een adviesbureau gecontroleerd bij het begin van elke nieuwe effectenstudie? Wordt de kwaliteit van het werk van adviesbureaus geëvalueerd? Is het al gebeurd dat een adviesbureau zijn erkenning verliest?

Het blijft problematisch dat een adviesbureau in opdracht van een projectontwikkelaar werkt, ook al moet dat bureau erkend zijn door het Brussels Gewest en moet het begeleidingscomité ermee instemmen dat het de studie uitvoert. Die manier van werken vormt een bedreiging voor de objectiviteit van de studie.

Werd de manier van werken geëvalueerd? Overweegt u alternatieven?

comités d'accompagnement d'autres études d'incidences ?

Même si la commission de concertation peut recommander l'inclusion de membres supplémentaires, ses avis sont par essence consultatifs et c'est l'AATL qui définit la composition des comités d'accompagnement.

Confirmez-vous que les demandeurs des permis soumis à étude d'incidences sont très régulièrement associés aux travaux des comités d'accompagnement à titre d'expert ? Dans l'affirmative, pourquoi les représentants des riverains et associations spécialisées ne le sont-ils pas également ? La présence du promoteur du projet examiné et l'absence des riverains directement concernés par les incidences ne sont-elles pas de nature à potentiellement jeter le discrédit sur l'objectivité de l'étude d'incidences ?

Les bureaux d'études habilités à mener des études d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale doivent être agréés par la Région. Quelles sont les modalités de cette agrégation ? Pour combien de temps est-elle valable ? Les capacités du bureau d'études sont-elles vérifiées au moment du lancement de chaque nouvelle étude d'incidences ? La qualité du travail des bureaux d'études est-elle évaluée ? Comment cette évaluation est-elle formalisée ? Est-il déjà arrivé qu'un bureau d'études agréé se voie retirer son agrément avant le terme ?

Dans le cadre actuellement défini par le Cobat, même si le chargé d'étude doit avoir été préalablement agréé par l'administration régionale et que sa désignation doit être approuvée par le comité d'accompagnement, le chargé d'étude n'en reste pas moins avant tout assujéti au demandeur par un contrat de prestation de services. Sa totale objectivité est dès lors nécessairement sujette à caution, ou en tout cas peut être interrogée.

Une évaluation de ce mode de fonctionnement a-t-elle été menée ? A-t-on étudié des alternatives à ce mode de fonctionnement, comme une désignation directe des bureaux d'études par l'administration qui assurerait elle-même la maîtrise d'ouvrage de l'étude, même si celle-ci reste financée indirectement par le demandeur ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Jodogne.

Mme Cécile Jodogne.- Peut-être les personnes que vous auriez pu engager et qui n'auraient pas eu grand-chose à faire parce que les mille dossiers attendus ne sont pas venus auraient-elles pu utilement être affectées au suivi des études d'incidences ?

En effet, il y a un énorme retard dans ce domaine : seules deux personnes - qui font ce qu'elles peuvent - en sont actuellement chargées. Ce suivi étant très lourd, tant pour les permis d'urbanisme précis que pour les plans particuliers d'affectation du sol (PPAS), elles ont beaucoup de mal à l'assurer.

Qu'en est-il alors du suivi des études d'incidences et de la capacité de la Région, via l'AATL, à le prendre en charge de manière correcte et proactive ?

Bien sûr, je sais que cette question mobilise beaucoup d'autres administrations dans les comités d'accompagnement...

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Je remercie Mme Jodogne pour sa remarque tout à fait pertinente. Je la comprends bien. Je souhaite cependant préciser qu'il n'y a pas mille dossiers à traiter. Quand vous dites qu'ils n'ont rien à faire, ce n'est pas tout à fait vrai. Je vous rassure : il y a beaucoup de travail à abattre, vu le défi démographique à relever.

Mme Cécile Jodogne.- C'était une boutade !

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Concernant les incidences environnementales des projets, le Cobat stipule qu'à un stade préalable, l'AATL détermine en effet les membres qu'elle compte convier à la réunion préparatoire au cours de laquelle le projet de cahier des charges est établi en vue de la mise à l'enquête publique. Il s'agit généralement des membres de base (commune, Bruxelles Environnement, direction de l'urbanisme de

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Misschien hadden de personen die u hebt aangenomen, maar die niet veel te doen hadden omdat de duizend dossiers nog niet waren toegekomen, de effectenstudies mee kunnen volgen?*

Momenteel zijn hiermee slechts twee personen belast. Zij doen wat zij kunnen, maar er is een enorme vertraging op dat vlak.

Heeft het gewest, via het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, maatregelen genomen om die vertraging weg te werken en de effectenstudies correct op te volgen?

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Er zijn geen duizend dossiers te behandelen, maar er is niettemin heel wat werk, gezien de demografische uitdaging!*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Dat was een grap!*

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) bepaalt welke leden zullen deelnemen aan de voorbereidende vergadering waarin het ontwerpbestek voor de milieueffectenstudie wordt opgesteld. Het gaat doorgaans om de gemeente, Leefmilieu Brussel, Directie Stedenbouw van het BROH, eventueel aangevuld met deskundigen van gewestbesturen als de Konin-*

l'AATL) auxquels s'ajoutent éventuellement quelques experts d'une autre administration régionale (Commission royale des monuments et des sites, Bruxelles Mobilité, etc.) en fonction du type de projet.

À ce stade précoce, l'administration doit appliquer les clauses de l'arrêté de l'exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juin 1993 relatif au comité d'accompagnement, toujours en vigueur. C'est en fait la commission de concertation, présidée par la commune et très généralement par l'échevin de l'urbanisme, qui, outre les avis sur la proposition du chargé d'étude et le contenu du projet de cahier des charges de l'étude, complète, s'il échet, la composition du comité d'accompagnement. Dans ce cas, il s'agit bien d'une action et non d'un avis !

Dans les cas mentionnés (projets Toison d'or, pont Marchant, lotissement Chaudron-Erasme, projet Atenor-Trebel), c'est la commission de concertation qui a complété la composition du comité d'accompagnement en y ajoutant comme membres associés des comités de quartier ou organismes ne faisant pas partie d'une administration régionale. Il est bon de noter que l'arrêté de 1993 stipule que les membres du comité peuvent se faire assister par des experts.

Par contre, pour les études sur les projets Victor et Royal Sporting Club d'Anderlecht (RSCA), la commission de concertation n'a pas demandé la présence de comités de quartier à titre de membres associés ou d'observateurs.

Le comité d'accompagnement n'est pas le lieu pour adresser des observations et avis, mais bien le lieu pour accompagner le chargé d'étude dans sa mission et veiller à ce qu'il fournisse une étude complète apportant des réponses satisfaisantes aux questions posées dans le cahier des charges. Bien entendu, c'est l'occasion d'échanges intéressants, mais ce n'est pas le lieu pour prendre position pour ou contre le projet analysé.

Le demandeur assiste généralement aux réunions du comité mais, bien entendu, il n'en est pas membre. Les règles de fonctionnement du comité indiquent clairement qu'en cas de présence du demandeur, son rôle se borne à fournir des réponses techniques aux questions que le comité et/ou le bureau d'études se posent lors des

klijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en Mobiel Brussel.

In dit vroegtijdig stadium moet het BROH het regeringsbesluit van 3 juni 1993 betreffende het begeleidingscomité naleven. Het overlegcomité, voorgezeten door de gemeente, geeft niet alleen adviezen over de keuze van de opdrachthouder en de inhoud van het bestek, maar kan desgevallend ook de samenstelling van het begeleidingscomité wijzigen. Het gaat om een actie en niet om een advies.

In de projecten Gulden Vlies, Marchant, Ketel-Erasmus en Atenor-Trebel heeft het overlegcomité het begeleidingscomité aangevuld met wijkcomités en andere verenigingen. Voor de projecten Victor en RSC Anderlecht daarentegen heeft het overlegcomité geen wijkcomités als leden of waarnemers aangesteld.

Het begeleidingscomité is geen plaats om opmerkingen en adviezen te formuleren, maar om de opdrachthouder te helpen en erover te waken dat hij een volledig verslag uitbrengt, dat bevredigende antwoorden biedt op de vragen die in het bestek worden gesteld.

De aanvrager woont doorgaans de vergaderingen van het comité bij, maar is er geen lid van. Zijn rol is beperkt tot het verstrekken van technische antwoorden op de vragen van het comité en/of het adviesbureau.

De aanwezigheid van een technische vertegenwoordiger van de aanvrager maakt het mogelijk om tijd te winnen, maar hij mag enkel vragen beantwoorden en niet het woord nemen om het project te verdedigen. De vergaderingen moeten louter technische vergaderingen blijven en hebben tot doel de documenten van het adviesbureau op een objectieve manier te onderzoeken.

De erkenning van de adviesbureaus valt onder de bevoegdheid van Leefmilieu Brussel (regeringsbesluit van 29 januari 1998). Ik stel u dus voor om die vraag aan minister Huytebroeck te stellen.

Het BROH geeft zijn advies over de erkenningsaanvragen. Een erkenning is maximaal 15 jaar geldig.

réunions.

La présence d'un représentant technique du demandeur - architecte ou concepteur des techniques spéciales, par exemple - permet en effet de gagner du temps dans l'analyse d'un projet. Il ne peut s'opposer aux demandes adressées par le comité au chargé d'étude. La condition sine qua non de sa présence est qu'il ne monopolise pas la parole pour soutenir son projet à tout prix. Ces réunions de comité doivent rester de strictes réunions techniques, visant à analyser objectivement les documents fournis par le chargé d'étude.

L'agrément des bureaux d'études et la gestion de l'agrément relèvent de Bruxelles Environnement, et donc de la ministre de l'Environnement Evelyne Huytebroeck, en vertu de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 janvier 1998 relatif à l'agrément du chargé d'étude d'incidences et ses modifications. Je vous invite donc à lui adresser votre question.

L'AATL donne son avis sur les propositions d'agrément. La durée maximale d'un agrément est de quinze ans.

C'est le rôle du comité d'accompagnement de veiller à l'indépendance du bureau d'études, qui doit répondre aux prescriptions du cahier des charges et donner son avis sur les incidences environnementales d'un projet. Je ne pense pas qu'un autre système d'attribution des études d'incidences soit envisagé.

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron.- Je trouve dommage de ne pas procéder à une évaluation du dispositif. Ce dispositif d'étude d'incidences environnementales est à la fois extrêmement intéressant et lourd, et demande beaucoup d'énergie, mais il remplit une véritable fonction. Il est très important d'évaluer si toute cette énergie est utile, quelles sont les conséquences de ce dispositif, quel impact il a sur les projets et s'il est possible d'améliorer son fonctionnement.

Je continue à croire que le fait qu'il existe une

Het is de taak van het begeleidingscomité om toe te zien op de onafhankelijkheid van het adviesbureau, dat de voorschriften van het bestek moet naleven en zijn advies over de milieueffecten van het project geven.

Er wordt geen andere toewijzingsprocedure voor de effectenstudies overwogen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (in het Frans).- *Ik betreur dat het systeem van de milieueffectenstudies niet geëvalueerd wordt. Ze zijn een nuttig instrument, maar kosten ook veel energie. Het loont de moeite om na te gaan of die goed besteed wordt en of het systeem verbeterd kan worden.*

Ik blijf erbij dat er een potentieel probleem schuilt in het feit dat adviesbureaus klanten zijn van degenen die de studies bestellen, ondanks de ingebouwde waarborgen zoals het begeleidingscomité en het bestek. Stel u maar eens de situatie

relation de type client-fournisseur entre le chargé d'étude et le promoteur est potentiellement porteur de problèmes. Je ne remets pas en cause le professionnalisme du bureau en charge de l'étude d'incidences, mais même s'il y a un certain nombre de garde-fous comme le comité d'accompagnement ou le cahier de charges, cela le place dans une situation potentiellement inconfortable. Imaginez une étude d'incidences environnementales qui remette fondamentalement en question un projet. Ce serait une situation très compliquée, or elle devrait pouvoir se présenter, le cas échéant. Je vous encourage donc à réfléchir à cette question en termes d'évaluation globale du dispositif.

Concernant la présence des associations dans les comités d'accompagnement, j'ai assisté à la commission de concertation à propos du projet Victor. Il y a eu de très nombreuses interventions sur cette question spécifique et de très nombreuses demandes pour intégrer le dispositif ont été non seulement formulées, mais aussi explicitées, justifiées et appuyées par des notes argumentées. Les associations et les riverains ont fait un véritable travail pour, d'une part signaler une série de remarques concernant le cahier de charges, et d'autre part pour pouvoir intégrer le comité d'accompagnement. Cette demande a été refusée.

Il s'agit d'un dossier que j'ai suivi de près. J'aurais voulu savoir concrètement comment, sur ce dossier, se sont positionnés l'administration régionale et le fonctionnaire qui dépendent de vos services. Je voudrais également connaître votre position. Pensez-vous, au niveau de la Région et de l'administration régionale, que les associations doivent pouvoir intégrer ces dispositifs ? Il me semble important de le savoir, tout simplement parce qu'il faut qu'il y ait une ligne de conduite cohérente au niveau régional, même si chaque dossier présente ses spécificités. Je n'ai rien contre le cas par cas, mais nous devons avoir des lignes directrices dans le positionnement des fonctionnaires régionaux dans le cadre des commissions de concertation.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Je vous ai déjà répondu. Je crois que ma réponse ne vous satisfait pas, en tout cas dans sa globalité. Ce sont des réunions qui restent techniques. Celui qui paye, en attendant de trouver une meilleure solution, il

voor wanneer een studie zou aangeven dat een bepaald project fundamenteel verkeerd is. Ook dat element moet meespelen in de evaluatie.

Bij het Victorproject hebben de bewoners en de verenigingen hard gewerkt, niet alleen om een reeks opmerkingen te geven over het bestek, maar ook om te argumenteren waarom de verenigingen vertegenwoordigd zouden moeten zijn in de begeleidingscomités. Die vraag werd echter afgewezen.

Wat was het standpunt hierover van het bestuur? Wat is uw standpunt? Vindt u dat de verenigingen een plaats moeten krijgen in dergelijke comités? De gewestelijke ambtenaren moeten daarvoor over een coherente gedragslijn beschikken.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *De vergaderingen van de begeleidingscomités zijn puur technisch. De overlegcommissie kan beslissen om het comité aan te vullen met experts. Er zijn overigens voldoende andere*

paye ! Vous l'avez dit vous-même ! Nous devons fonctionner de cette manière.

Cependant, la commission de concertation peut, à titre d'expert, décider qu'un intervenant ou un autre soit associé au comité d'accompagnement. Il ne faut cependant pas tout mélanger. Je pense qu'il y a des lieux de concertation et des lieux où la participation citoyenne peut s'exercer. Ils sont prévus dans nos règlements et il faut leur faire confiance.

On a pu voir récemment que la participation citoyenne à Bruxelles est exceptionnelle. Elle est même parfois jugée excessive par certains. Regardez toutes les mobilisations citoyennes qui se font autour des projets. Dans certains dossiers, je reconnais que c'est plus difficile, quand certains persistent à ignorer la voix des comités de quartier ou des habitants, mais dans l'ensemble, notre système fonctionne assez bien. Je ne pense pas qu'il faille en changer, mais on peut certainement l'améliorer.

Il faut comprendre que le comité d'accompagnement accomplit un travail technique, et non un travail de remise d'un avis sur le projet. L'objectif est d'informer quant aux futurs travaux, pendant lesquels il sera possible d'assurer la participation citoyenne.

M. Alain Maron.- Je vous encourage à améliorer les processus de participation en amont, comme les directives européennes vous le demandent d'ailleurs explicitement. Cela permettra peut-être de réduire les problèmes en bout de course.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

**À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,**

gelegenheden waar de burgers hun mening kunnen geven en betrokken worden bij de projecten.

De betrokkenheid van de burgers is groot in Brussel, zelfs te groot volgens sommigen. Soms gebeurt het dat bewoners of wijkcomités genegeerd worden, maar over het algemeen werkt ons systeem van overleg vrij goed, al is er altijd ruimte voor verbetering.

Het begeleidingscomité brengt geen advies uit, maar zorgt er alleen voor dat de studie goed verloopt en dat iedereen voldoende geïnformeerd is voor het echte overleg.

De heer Alain Maron (in het Frans).- *U moet de inspraakprocessen voor de burgers verbeteren, conform de Europese richtlijnen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

**TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,**

concernant "l'adaptation des normes du RRU en matière de stationnement vélos par rapport aux objectifs du Plan Iris 2".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Le Plan Iris 2, adopté par le gouvernement le 9 septembre 2010, prévoit de faire passer la part modale du vélo à 20% d'ici 2018. Cet objectif ambitieux nécessite une très large mobilisation. Outre l'aménagement des voiries et la sensibilisation du public, les facilités de stationnement des vélos offertes dans les immeubles d'habitation, sur les lieux de travail, près des commerces ou dans les équipements d'intérêt collectif, sont un facteur très important pour encourager l'usage du vélo et amener toujours plus de nouvelles personnes vers ce mode de déplacement actif.

Beaucoup de cyclistes potentiels sont cependant bloqués par l'absence d'espaces de rangement adéquats. En plus des faits commis sur la voirie, on sait qu'une grande partie des vols de vélos se produit à l'intérieur même des immeubles, dans des halls d'entrée et des cages d'escalier, où les vélos n'ont pas pu être fixés correctement.

Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) prévoit certaines normes concernant les locaux pour véhicules deux-roues et voitures d'enfants, pour les immeubles de logements - à l'article 17 du titre II -, ainsi que pour les bureaux et les commerces, hôtels, entreprises et équipements collectifs.

La prescription portant sur le local vélos-poussettes dans les immeubles de logements est déjà fort ancienne, puisqu'elle date de 1999. Elle prévoit que chaque immeuble neuf à logements multiples comporte un local vélos-poussettes qui doit :

- faire partie des communs ;
- permettre pratiquement le rangement des vélos et poussettes "compte tenu du nombre de logements" ;
- être accessible aisément depuis la voirie et les

betreffende "de aanpassing van de normen van de GSV voor de fietsenstallingen in het licht van de doelstellingen van het Iris 2-plan".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Het Iris 2-plan wil 20% meer fietsers tegen 2018. Dat is een ambitieuze doelstelling en zal veel inzet vergen. Om meer mensen op de fiets te krijgen, moeten wegen worden aangepast, het publiek gesensibiliseerd en voldoende en beveiligde fietsenstallingen ingericht.*

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) legt normen op voor stallingen voor fietsen en kindercar's in woongebouwen, kantoren, winkels, hotels, bedrijven en collectieve voorzieningen. Volgens de voorschriften voor stallingen in woongebouwen uit 1999 moet elk nieuw gebouw met meerdere woningen voorzien zijn van een gemeenschappelijke stalling met voldoende plaats voor fietsen en kindercar's in verhouding tot het aantal woningen, die vanaf zowel de weg als de woningen goed bereikbaar en afgeschermd is van de parkeerplaatsen voor auto's.

Bij de aanpassing van de GSV van 19 december 2006 werd alleen toegevoegd dat er minstens één plaats per woning moet zijn, wat geen grote verbetering is, want vaak is slechts het minimum-aantal verplichte stallingen ter beschikking. Daarnaast moeten fietsen in stallingen in kantoren, bedrijven, winkels en collectieve voorzieningen veilig kunnen worden vastgemaakt.

Het is betreurenswaardig dat de GSV geen normen oplegt voor fietsenstallingen in eengezinswoningen of collectieve woonwoningen zoals studentenwoningen, waar goede fietsenstallingen zeker nodig zijn.

De normen van de GSV volstaan vandaag niet langer in het licht van de regeringsdoelstellingen voor alternatieve vervoermiddelen in het Iris 2-plan. We moeten de relevantie van de voorschriften inzake het aantal fietsenstallingen en de veiligheid ervan evalueren. Bovendien moeten we het toepassingsgebied naar eengezinswoningen en studentenhuizen uitbreiden.

logements ;

- être indépendant des parkings.

La révision du RRU du 19 décembre 2006 n'a fait que préciser qu'il fallait "un minimum d'un emplacement par logement", ce qui n'est pas une grande avancée en soi, vu qu'un minimum requis devient souvent un maximum exigible. Si le RRU impose que les parkings réservés aux vélos dans les bureaux, les entreprises, les commerces et les équipements collectifs soient sécurisés et pourvus d'un dispositif d'accrochage adéquat, rien de tel n'est prévu pour les immeubles de logement.

On peut aussi regretter que, vu le champ d'application restreint de son titre II, le RRU n'impose rien en matière d'espace pour le rangement des vélos dans les maisons unifamiliales, ni pour les établissements d'hébergement collectif que sont, notamment, les résidences pour étudiants. Ces deux types de logements ont pourtant grand besoin de locaux de rangement de vélos adaptés.

Les normes du RRU en cette matière apparaissent donc aujourd'hui insuffisantes au regard des objectifs de transfert modal fixés par le gouvernement dans le Plan Iris 2. Il convient d'évaluer la pertinence de ces prescriptions, tant sur le plan du nombre d'emplacements à prévoir (par exemple, un emplacement par chambre plutôt qu'un emplacement par logement) qu'en ce qui concerne leur sécurisation et l'équipement de dispositifs d'accrochage. Selon nous, le champ d'application de ces normes devrait également être étendu aux maisons et aux logements pour étudiants.

J'ajoute que, si le Plan vélo aborde effectivement des questions liées au logement et à l'urbanisme, il n'est pas très ambitieux en la matière. En effet, seules deux fiches sont consacrées à ces aspects. La première se contente de dire que l'on va contrôler le respect des normes urbanistiques en la matière. La seconde, intéressante, rappelle la norme et envisage une réflexion portant sur l'opportunité d'un "parking vélos visiteurs".

M. le secrétaire d'État, vous sachant soucieux de la cause cycliste, je souhaite vous poser les questions suivantes. Avez-vous eu l'opportunité de réviser

Het Fietsplan is wat huisvesting en stedenbouw betreft niet bijzonder ambitieus. Slechts twee fiches zijn aan het onderwerp gewijd. De eerste beschrijft het voornemen om de naleving van de stedenbouwkundige normen te controleren; de tweede herinnert aan de norm en overweegt een onderzoek naar het nut van fietsparkings voor bezoekers.

Mijnheer de staatssecretaris, hebben het BROH en Mobiel Brussel overlegd over een eventuele herziening van de GSV-bepalingen inzake de stallingen voor tweewielers en kindervagens om het gebruik van de fiets conform de doelstellingen van het Iris 2-plan te stimuleren? Hebt u het idee van de fietsparking voor bezoekers onderzocht? Wat zijn de conclusies van de evaluatie van het stedenbouwkundig instrumentarium voor de bevordering van het fietsverkeer? Welke maatregelen zult u nemen om de fietsparkeermogelijkheden te verbeteren?

les articles et le champ d'application du RRU en matière de locaux pour deux-roues et poussettes, afin de promouvoir l'usage du vélo, conformément aux objectifs du Plan Iris 2 ? Des contacts ont-ils eu lieu entre l'AATL et Bruxelles Mobilité à ce sujet ?

En particulier, avez-vous pu progresser dans la réflexion portant sur les parkings réservés aux vélos à l'attention des visiteurs ? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions des évaluations réalisées à l'égard du vélo et des dispositifs urbanistiques ? Quelles mesures sont-elles éventuellement prévues afin de renforcer l'aspect lié aux parkings pour vélos ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *J'aime la créativité.*

(*Rires*)

Cependant, la créativité de l'administration dans l'interprétation de la législation va trop loin, notamment dans le cadre de certains projets de nouvelles constructions.

La législation, qui date de 1999, est basée sur le nombre de cyclistes à l'époque, mais il a augmenté depuis. Nous devons faire une différence entre les règles destinées aux bureaux et autres équipements, et celles destinées aux logements.

Il est toujours utile de s'inspirer des bonnes pratiques d'autres pays. Prenons Paris, qui a réalisé un énorme mouvement de rattrapage auquel la législation française n'est pas étrangère. En effet, celle-ci a été modifiée il y a deux ans et oblige désormais l'aménagement d'emplacements pour vélos couverts, tant pour les nouvelles constructions que pour les bâtiments existants.

Nous nous retrouvons aujourd'hui avec une législation ancienne qui doit être adaptée. Il faut prévoir des espaces pour entreposer les poussettes

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ben zelf nogal creatief en ik houd van creativiteit.

(*Gelach*)

De creativiteit van de administratie bij het interpreteren van de wetgeving gaat echter te ver. Hebt u al gemerkt op welke manier de richtlijn bij sommige nieuwbouwprojecten wordt toegepast? Ik heb al iemand een fietsenstalling weten inrichten op de vierde verdieping van een gebouw. Dat lijkt mij toch net iets te creatief.

De wetgeving dateert uit 1999 en is gebaseerd op het toenmalige aantal fietsers. Die wetgeving moet dringend aangepast worden, aangezien het aantal fietsers ondertussen is gestegen. We moeten natuurlijk een onderscheid maken tussen de regels voor kantoren en dergelijke, en die voor woningen.

Het is altijd nuttig om de goede praktijken uit andere landen over te nemen. In Amsterdam is er een nieuw filmmuseum ingericht. Het eerste wat aan de buitenzijde van het gebouw opvalt, is een enorme fietsenstalling, die zowel door de bezoekers als door de werknemers kan worden gebruikt. Enkel aan de achterkant is er in een kleine parkeerplaats voor leveringen enzovoort

et les autres objets volumineux, mais aussi un local doté d'un système pour sécuriser les vélos. La plupart des espaces pour vélos n'offrent pas d'infrastructure. Or, le vol de vélos est un problème majeur à Bruxelles.

La loi pourrait obliger d'équiper les emplacements d'une barre et d'afficher un message interdisant le dépôt de poubelles.

Si à l'époque on comptait un vélo par ménage, c'est aujourd'hui trop peu. Le nombre d'emplacements pour vélos doit donc être augmenté, pour les habitants, mais aussi pour les visiteurs. Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) doit donc être adapté à maints égards.

En plus des questions de M. Pinxteren auxquelles je m'associe, je souhaiterais savoir si le gouvernement prendra des initiatives pour adapter et moderniser le RRU conformément au Plan Iris 2 et aux objectifs du Plan vélo. Quel est le calendrier prévu ?

En adaptant la législation avec prévoyance, les premiers résultats pourraient déjà être visibles d'ici deux ans.

voorzien. Uit dat project blijkt een totaal nieuwe visie op nieuwbouw. Ook op woningen is die nieuwe visie van toepassing.

Een goed voorbeeld is dat van Parijs, een stad die een enorme inhaalbeweging heeft gemaakt. Ook de Franse wetgeving heeft daarin een rol gespeeld. Twee jaar geleden is die immers veranderd waardoor er overal, zowel bij nieuwbouw als bij bestaande gebouwen, verplicht overdekte fietsstallingen geplaatst moeten worden. Wat in Frankrijk en Nederland kan, moet toch ook in België mogelijk zijn.

We zitten opgescheept met een oude wetgeving die aan aanpassing toe is. De heer Pinxteren zei al dat het geen goed idee is om de stallingen zo op te vatten dat ze tegelijk voor buggy's en fietsen kunnen dienen, zoals dat vroeger het geval was. Als er genoeg ruimte beschikbaar is, is een dergelijke optie misschien niet problematisch, maar in de realiteit vindt men er vaak vuilnisbakken, buggy's of verhuisdozen, waardoor er voor fietsen geen plaats meer overblijft.

Er moet ruimte voorhanden zijn om buggy's en andere grote voorwerpen onder te brengen, maar daarnaast ook een stalling met een systeem om fietsen veilig vast te maken. Ik denk aan een stang waaraan men de fiets kan vastklinken. Veel fietsruimten bieden geen infrastructuur. Zet men er zijn fiets gewoon op slot, dan wordt die onmiddellijk door dievenbendes opgepikt, die met een bestelwagen de ene fiets na de andere meenemen. Fietsdiefstal is in Brussel een groot probleem.

De wet zou kunnen verplichten de stallingen met een ijzeren stang uit te rusten. Men zou er ook een boodschap kunnen hangen, die duidelijk maakt dat er geen vuilnisbakken thuishoren. De wetgeving moet dergelijke zaken duidelijk stipuleren.

Destijds rekende men één fiets per gezin, maar dat is te weinig. Mijn gezin telt vier fietsers. Het aantal fietsstallingen moet dus worden uitgebreid. Fietsstallingen zijn niet alleen nodig voor de bewoners, maar ook voor de bezoekers. Veel appartementsgebouwen beschikken over te weinig fietsstallingen. Kortom, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) dient in vele opzichten te worden aangepast.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Mon administration, la Direction de l'urbanisme régional, est très attentive au respect du Règlement régional d'urbanisme (RRU), en particulier de l'article 17 du Titre II - local pour véhicules deux-roues et voitures d'enfants - et des articles 13 et 17 du Titre VIII - nombre d'emplacements pour vélos à créer - lors des délivrances d'avis conformes du fonctionnaire délégué, qu'il s'agisse de dossiers privés ou de délivrances de permis d'urbanisme pour des dossiers d'utilité publique.

La norme minimale imposée par le RRU en cette matière peut, dans certains cas, être adaptée à la hausse selon les besoins de certains types de demandes et de fonctions. Même si le RRU n'impose rien en matière d'espace pour le rangement des vélos dans les maisons unifamiliales, la Direction de l'urbanisme est très attentive à la présence de rangements suffisants pour les vélos.

Tout comme vous, je suis attentif à la croissance constante de l'usage du vélo à Bruxelles qui, si nous souhaitons pouvoir continuer à développer cette forme de mobilité douce, nécessitera un minimum d'emplacements pour les vélos par logement. Je vais dès lors demander à mon administration d'étudier la possibilité d'envisager une modification du RRU à partir du Plan Iris 2. Sur la base du rapport dressé par mon administration, je prendrai contact avec mon

Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Pinxteren. Bovendien wil ik u vragen of de regering initiatieven zal nemen om de GSV aan te passen en te moderniseren conform het Iris 2-plan en de doelstellingen van het Fietsplan? Binnen welke timing zal dat gebeuren?

Het is zoals met de demografische groei. Als we op een bepaald moment vaststellen dat de bevolking enorm gegroeid is, moeten we in allerlei scholen en andere voorzieningen bouwen. Als we echter vooruitziend zijn en de wetgeving aanpassen, zijn de resultaten misschien al binnen een jaar of twee zichtbaar. Als zulks in Frankrijk mogelijk is, is het dat zeker ook in Brussel.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Bij het geven van adviezen door de gedelegeerde ambtenaar, ziet de Directie Stedenbouw er nauwlettend op toe dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) en in het bijzonder artikel 17 van Titel II en artikelen 13 en 17 van Titel VIII worden nageleefd.*

De minimumnorm uit de GSV kan eventueel verhoogd worden naargelang de omstandigheden. Zo zegt de GSV bijvoorbeeld niets over fietsstallingen bij eengezinswoningen, maar de Directie Stedenbouw let er toch op dat er voldoende plaatsen zijn.

Het gebruik van de fiets in Brussel neemt toe en als we dat willen aanmoedigen, moeten er voldoende fietsstallingen zijn. Ik zal het bestuur vragen om na te gaan of de GSV kan worden gewijzigd op basis van het Iris 2-plan.

Om coherent te blijven moet de regering de wijzigingen die ze doorvoert op het vlak van mobiliteit immers ook integreren in de GSV. Ik zal daarvoor een ontwerp van wijziging uitwerken.

collègue Bruno De Lille.

Dans un souci de cohérence, le gouvernement doit en effet intégrer dans le RRU les modifications qu'il adopte en matière de mobilité en général. Sans pouvoir vous communiquer de date précise au stade actuel, je m'engage donc à vous présenter un projet de modification.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Je vous remercie pour cette réponse encourageante. Nous ne manquerons pas de vous interpeller à nouveau pour vérifier - bien que je n'en doute pas - que vos engagements sont suivis d'effets.

La transversalité est indispensable pour développer une politique en cette matière, car on touche à tous les domaines. Je voyage moi-même de commission en commission, avec d'autres, pour poser des questions qui concernent le vélo, mais au travers de compétences différentes au sein du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

**À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,**

**concernant "le traitement du permis
d'urbanisme d'Infrabel relatif aux travaux
de la rue du Progrès ainsi que le suivi
effectué par la Région en matière de
relogement des habitants".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Ik zal u later opnieuw ondervragen over de uitvoering van uw beloftes.*

De fiets is een kwestie waarbij alle beleidsdomeinen betrokken zijn.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

**TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,**

**betreffende "de behandeling van de steden-
bouwkundige vergunning van Infrabel voor
de werken in de Vooruitgangstraat en de
opvolging door het gewest van de herhuis-
vesting van de bewoners".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

M. Alain Maron.- Il y a un peu plus d'un an, le 23 mars 2011, je vous ai interpellé sur les projets d'Infrabel rue du Progrès à Schaerbeek. Pour rappel, Infrabel désire y élargir son assise ferroviaire en vue d'augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi en dissociant le trafic du futur réseau express régional (RER) du reste du trafic (réseaux Intercity et Interregio (IC-IR) et international) et a introduit une demande de permis d'urbanisme en ce sens.

Concrètement, ce projet implique l'expropriation et la destruction de 28 immeubles. Au total, plus de 200 personnes, principalement des locataires issus de milieux populaires, perdraient leur logement.

Il y a un an, le débat en commission a mis en évidence que l'obligation ou non de compenser la destruction de ces logements par la construction d'une quantité équivalente de logements dans la zone posait question. Pour certains, l'obligation est en tout cas établie, alors que d'autres la contestent formellement.

Vous n'avez pas tranché ce débat et je vous ai demandé de clarifier votre point de vue. Comme vous le savez, les maisons en question se trouvent en zone d'habitation, où le logement est strictement protégé par le Plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le fait que les travaux d'Infrabel puissent ou non être considérés comme l'installation d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public au regard du PRAS ne fait pas l'unanimité. Or, s'ils ne sont pas considérés comme tels, il y a obligation de compensation et de construction de nouveaux logements par les demandeurs. Après plus d'un an d'instruction de cette question, l'avez-vous tranchée et dans quel sens ?

Très concrètement, j'aimerais savoir où nous en sommes dans la procédure de traitement du permis d'Infrabel.

J'en viens au deuxième aspect : le relogement des habitants. En effet, outre les aspects juridiques et administratifs, il y a surtout une question sociale et humaine qui se pose. L'étude d'incidences, effectuée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, a mis en évidence le fait que les habitants des logements destinés à la démolition

De heer Alain Maron (in het Frans).- In maart vorig jaar interpelleerde ik u over het project van Infrabel aan de Vooruitgangstraat in Schaerbeek. Om de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te kunnen verhogen, wil Infrabel het verkeer van het toekomstig gewestelijk expresnet scheiden van het andere verkeer (intercity-, interregionale en internationale treinen). Voor dit project zouden 28 gebouwen moeten worden onteigend en gesloopt. Meer dan 200 personen, overwegend huurders uit een volks milieu, zouden hun woning verliezen. Infrabel heeft een stedenbouwkundige vergunning in die zin aangevraagd.

Volgens sommigen moet het verlies van die woningen worden gecompenseerd door de bouw van evenveel nieuwe woningen in de wijk, terwijl anderen dit betwisten. U hebt hierover geen duidelijk antwoord gegeven.

De bewuste woningen liggen in een woongebied, waar de woonfunctie streng wordt beschermd door het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Er is geen eensgezindheid over het feit of de werken van Infrabel al dan niet als een voorziening van collectief belang of van openbare diensten moeten worden beschouwd in de zin van het GBP. Als dat niet het geval is, moet Infrabel ter compensatie nieuwe woningen bouwen. Is er ondertussen uitsluitel over dit punt? Hoe ver staat de behandeling van de vergunningsaanvraag van Infrabel?

Een tweede aspect betreft de herhuisvesting van de bewoners. In de effectenstudie die in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag werd uitgevoerd, is beklemtoond dat het moeilijk zal zijn om die mensen een nieuwe woning aan te bieden tegen dezelfde huurprijs. De onteigeningswet waarborgt de rechten van de eigenaars beter dan die van de huurders.

Een jaar geleden liet u verstaan dat u bijzondere aandacht voor de herhuisvestingsproblematiek zou hebben, naast de minimale aspecten voorzien in twee overeenkomsten tussen Infrabel en de gemeente Schaerbeek. Ik weet dat u de bewonersverenigingen hebt ontmoet en tijdens het debat van vorig jaar zijn een aantal interessante ideeën geopperd.

Welke concrete herhuisvestingsprojecten liggen er

pourraient difficilement se reloger dans des conditions de loyer similaires. On sait par ailleurs que la loi sur les expropriations garantit beaucoup moins les droits des locataires que ceux des propriétaires.

Il y un an, vous avez été rassurant et tout à fait clair sur l'attention particulière que vous comptiez apporter à la problématique du relogement, outre les aspects "minimaux" prévus dans deux conventions liant Infrabel à la commune de Schaerbeek. Je sais que vous avez, par ailleurs, rencontré des associations d'habitants pour tenter de dégager des solutions et nous avons, lors de notre débat il y a plus d'un an, ébauché quelques pistes intéressantes.

J'aimerais savoir quelles modalités concrètes vous avez étudiées, dans l'attente de la délivrance du permis, afin d'assurer au maximum le relogement des habitants qui vont perdre leur logement. Des pistes d'accord avec la commune de Bruxelles-Ville, voire avec la commune de Schaerbeek, avaient été évoquées. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles sont les pistes sur la table ?

Ce dossier est important en lui-même, mais il est évident que les conditions d'octroi de ce permis pourraient faire jurisprudence pour des dossiers ultérieurs, ce qui n'est pas anodin en ces temps de besoin d'extension des capacités ferroviaires à Bruxelles. Nous savons qu'il s'agit soit d'étendre la jonction Nord-Midi, soit de la contourner, mais en tout cas d'augmenter la capacité des réseaux de chemin de fer au sein même de la Région bruxelloise, indépendamment de la problématique du RER. Enfin, le gouvernement a-t-il étudié des pistes de solution sur ces questions à l'occasion de la rédaction du PRAS démographique ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Azzouzi.

M. Mohamed Azzouzi.- Le sujet évoqué par M. Maron n'est pas neuf et M. le secrétaire d'État s'est déjà exprimé avec clarté sur la question en

op tafel? Er was sprake van overeenkomsten met Brussel-Stad en Schaerbeek. Hoe zit het daarmee?

De vergunningsvoorwaarden zullen als rechtspraak dienen voor toekomstige dossiers. Dat is niet onbelangrijk, gezien de noodzaak om de capaciteit van het spoornet binnen Brussel te verhogen. De Noord-Zuidverbinding is volledig verzadigd en moet worden uitgebreid of omzeild. En dan hebben wij het nog niet over het GEN. Heeft de regering die vraagstukken bestudeerd bij de opmaak van het demografisch GBP?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (in het Frans).- *Brussel-Stad zocht destijds naar oplossingen om op een zo humaan mogelijke manier deze gezinnen*

réponse à mon collègue Mohamed Ouriaghli.

Comme l'a rappelé M. Maron, la commune de Bruxelles-Ville avait à l'époque évoqué des pistes de relogement correspondant à la recherche d'une solution la plus humaine possible. Est-il utile de rappeler que le PS considère le relogement des familles comme une priorité ?

Ne pas considérer la construction d'une voie ferrée permettant d'accroître la capacité fort insuffisante de la jonction Nord-Midi comme étant un équipement d'intérêt collectif ou de service public est pour le moins étonnant ; je rejoins tout à fait M. Alain Maron à cet égard.

Pour autant, cette absence a priori d'obligation de reconstruire la même superficie de logements sur le site ne doit évidemment pas nous conduire à ne rien faire, surtout en cette période de forte croissance démographique.

Il serait d'ailleurs intéressant de s'interroger sur les pistes à disposition par l'intermédiaire du Plan régional du logement et des mesures préventives pour les situations d'expulsion en défaut de relogement.

Avez-vous des informations sur les contacts qui pourraient être pris entre la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) et Infrabel dans le cadre de ce dossier ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Jodogne.

Mme Cécile Jodogne.- Je n'ajouterais pas d'autres questions, mais je me permettrai de souligner que la commune de Schaerbeek met en œuvre ce pour quoi nous nous sommes battus et que nous avons obtenu d'Infrabel. Il s'agit du fonds de l'accompagnement et de l'aide au relogement des locataires, créé par Infrabel mais géré par la commune. La commune continue à explorer des pistes pour le relogement.

Je voudrais souligner que le malaise des habitants de la rue du Progrès est surtout lié à l'incertitude relative à la délivrance du permis d'urbanisme et à la poursuite des acquisitions et, le cas échéant, des expropriations par Infrabel. Je vois très

elders te huisvesten. De PS beschouwt dit als een prioriteit.

De heer Maron vindt het terecht vreemd dat een spoorweg die de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding moet vergroten, niet beschouwd wordt als een uitrusting van collectief belang of van openbare dienstverlening.

Dat daardoor de verplichting vervalt om dezelfde oppervlakte aan woningen te bebouwen, betekent niet dat we dan maar niets moeten doen.

Welke mogelijkheden omvat het Gewestelijk Huisvestingsplan en welke preventieve maatregelen zijn er mogelijk bij onteigeningen, wanneer er geen nieuwe woningen beschikbaar zijn?

Welke contacten heeft de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB) met Infrabel over dit dossier?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Graag wil ik benadrukken dat de gemeente Schaerbeek werk maakt van het begeleidingsfonds en de hulp bij herhuisvesting.*

De meeste bewoners lijden vooral onder een constant gevoel van onzekerheid. Al sinds 2005 hangt hen het zwaard van Damocles boven het hoofd.

De belangrijkste vragen op dit ogenblik zijn of de vergunning zal worden toegekend en of Infrabel de werken zal voortzetten.

régulièrement les habitants de ce quartier, tracassés à juste titre par cette question. On peut les comprendre : depuis 2005, ils ont cette épée de Damoclès au-dessus de la tête, sans savoir ce qui va se passer, ni quand cela se passera.

La délivrance du permis et la poursuite des travaux par Infrabel, qui n'est pas de votre ressort, sont les questions qui reviennent le plus, avant celle de la destination des habitants à reloger.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Je vous remercie de m'interroger sur ce dossier difficile qui me tient vraiment à cœur.

Lors des débats au sein de cette même commission, j'ai clairement exprimé ma position : réglementairement, la création d'un équipement d'intérêt collectif n'impose pas la reconstruction de logements dans la même zone.

Par ailleurs, je suis extrêmement attentif au sort des habitants fragilisés par cette expropriation d'utilité publique et je mets tout en œuvre, en partenariat avec mon administration, pour dégager une solution décente pour les riverains concernés. Je reviendrai sur les solutions envisagées.

En ce qui concerne le suivi du dossier sur les plans technique et administratif, la demande de permis d'urbanisme unique - une maison est classée sur cette face d'îlot - a été introduite le 17 août 2005. Elle a été déclarée complète par le fonctionnaire délégué le 30 janvier 2006 après que le demandeur ait complété son dossier comme requis.

La demande de permis d'urbanisme a fait l'objet d'une étude d'incidences qui a été clôturée le 23 juin 2008. Vous en avez rappelé plusieurs éléments. À la suite de cette étude, le demandeur a introduit des documents amendés en date du 22 décembre 2008.

Le 26 novembre 2009, le fonctionnaire délégué a notifié au demandeur les conditions qui impliquaient des modifications aux plans en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat). Ces

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Reglementair gezien zijn we niet verplicht om woningen te bouwen in hetzelfde gebied, wanneer we een uitrusting van collectief belang creëren.*

Niettemin doe ik er samen met de administratie alles aan om voor de bewoners die onteigend werden, een eerbare oplossing te vinden.

De unieke stedenbouwkundige vergunning (er staat namelijk een beschermde woning) werd ingediend op 17 augustus 2005 en het dossier werd volledig verklaard op 30 januari 2006.

Op 23 juni 2008 werd de effectenstudie afgesloten, waarna de aanvrager de aangepaste documenten indiende op 22 december 2008.

Op 26 november 2009 bracht de gedelegeerde ambtenaar de aanvrager op de hoogte van de voorwaarden die een wijziging van de plannen inhielden, met toepassing van artikel 191 van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO). Die voorwaarden zijn gebaseerd op het conform advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) van 6 mei 2009.

Op 27 november 2011 heeft Infrabel de gewijzigde plannen ingediend.

De gedelegeerde ambtenaar heeft enkele verduidelijkingen gevraagd en moet die nog ontvangen.

Voorwaarde 19 van artikel 191 legt de aanvrager

conditions sont notamment fondées sur l'avis conforme de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) du 6 mai 2009.

Le 27 novembre 2011, Infrabel a introduit auprès du fonctionnaire délégué des plans modifiés conformément aux conditions notifiées par le fonctionnaire délégué en application dudit article 191 du Cobat.

Le fonctionnaire délégué a rencontré le demandeur afin que celui-ci apporte quelques précisions au dossier. Ces dernières doivent encore être transmises. Il s'agit principalement de notes explicatives complémentaires et d'aménagements de voiries.

J'en viens aux modalités concrètes étudiées pour assurer au maximum le relogement des habitants.

La condition 19 de l'article 191 du 26 novembre 2009 impose au demandeur l'établissement de deux conventions préalablement à la délivrance du permis : l'une pour le relogement et l'accompagnement social des personnes expulsées ; l'autre pour la reconstruction du front bâti démolé de la rue du Progrès. Je rappelle que cette procédure est à l'initiative de la Région.

Mme Cécile Jodogne.- De la commune.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Non, de la Région : "La condition 19 de l'article 191 du 26 novembre 2009 impose au demandeur...". C'est bien la Région.

En ce qui concerne la première convention, le 20 décembre 2010, Infrabel a transmis au fonctionnaire délégué certains documents, dont une convention signée par le demandeur et la commune de Schaerbeek, intitulée "Convention relative à la gestion des immeubles expropriés de la rue du Progrès et à l'accompagnement des habitants de ces immeubles". Je demande régulièrement à la commune de Schaerbeek de me faire part de la situation en cours.

En ce qui concerne la seconde convention, des contacts ont eu lieu avec Infrabel et la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) concernant la construction d'un

op om twee conventies op te stellen: een voor de huisvesting en sociale begeleiding van de onteigende personen en een voor de heropbouw van de gesloopte gebouwen aan de Vooruitgangstraat. Dat is een vraag van het gewest.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Van de gemeente.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- Neen, wel degelijk van het gewest.

Wat de eerste conventie betreft, op 20 december 2010 heeft Infrabel de gedelegeerde ambtenaar een aantal documenten bezorgd, waaronder een conventie met de gemeente Schaerbeek over de begeleiding van de bewoners. Ik vraag de gemeente geregeld om mij op de hoogte te houden.

Over de tweede conventie heeft Infrabel contact gehad met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB). Er komt pas een nieuw gebouw aan de Masuistraat na afloop van de werken, omdat Infrabel het terrein nodig heeft voor het beheer van de werf.

Ik heb Infrabel afgelopen maand schriftelijk gevraagd om te zoeken naar een definitieve

nouveau bâtiment rue Masui. Infrabel a mentionné récemment que ce terrain lui était nécessaire pour la gestion du chantier et que le projet ne pourrait donc aboutir qu'après celui-ci.

J'ai demandé par écrit ce mois-ci à Infrabel de poursuivre les recherches d'une solution définitive, en confirmant que l'octroi d'un permis d'urbanisme pour la mise en double voie des lignes ferroviaires, la construction d'un viaduc le long de la rue du Progrès et la création d'un tunnel le long de la rue du Pavillon en dépendaient.

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron.- Nous sommes tous d'accord avec le fait que détruire du logement dans une zone de logement n'entraîne pas nécessairement d'obligation de compensation, si c'est pour faire de l'équipement collectif. Il s'agit d'une lecture tout à fait littérale du PRAS.

En revanche, si considérer les voies de chemin de fer comme de l'équipement collectif relève a priori du sens commun, le PRAS distingue clairement les zones de chemin de fer et les zones d'équipement collectif pour lesquelles les prescriptions sont différentes. Ainsi, ces zones ne sont pas confondues et c'est à ce niveau que se pose une question.

Je crois entendre dans votre réponse que, selon vous et malgré les différences dans les prescriptions du PRAS, il faut considérer que le chemin de fer est un équipement collectif dans ce cas-ci et qu'il ne nécessite pas d'obligation de compensation.

Au niveau du logement, j'entends qu'il existe une solution structurelle au niveau d'un immeuble de la SDRB dans le cadre du projet Masui. Disposez-vous d'informations complémentaires sur les modalités de cette solution ? En effet, il ne s'agit ici pas nécessairement du public cible de la SDRB, qui, si je ne m'abuse, se concentre sur le logement acquisitif.

D'autre part, des solutions transitoires sont-elles étudiées à l'heure actuelle ? Y travaillez-vous, le cas échéant ? En d'autres termes, que se passe-t-il concrètement ?

oplossing, omdat de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning daarvan afhangt.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (in het Frans).- *Wij zijn het er allemaal over eens dat het slopen van woningen in een woongebied niet noodzakelijk hoeft te worden gecompenseerd als er collectieve voorzieningen in de plaats komen. Dat is een letterlijke interpretatie van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).*

Het lijkt van gezond verstand te getuigen om spoorwegen als collectieve voorzieningen te beschouwen, maar het GBP maakt een duidelijk onderscheid tussen spoorweggebieden enerzijds en gebieden voor voorzieningen van collectief belang anderzijds. Voor beide zones gelden verschillende voorschriften.

Ondanks die verschillende voorschriften lijkt u evenwel van oordeel te zijn dat de spoorwegen in dit geval als een collectieve voorziening moeten worden beschouwd en dat er bijgevolg geen compensatie vereist is.

Wat de herhuisvesting betreft, vermeldt u een structurele oplossing in het kader van het Masuiproject van de GOMB. Kunt u daar wat meer details over geven? De bewoners hebben immers niet noodzakelijk het profiel van het doelpubliek van de GOMB, die zich vooral op koopwoningen toelegt.

Worden er ook tijdelijke oplossingen bestudeerd?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Depuis que j'ai repris le dossier, j'ai clairement souhaité que nous mettions tout en œuvre pour qu'il y ait du relogement réel. Je ne voulais pas que l'on se limite à une obligation de moyens.

Ainsi, j'ai véritablement souhaité que nous parvenions, tous ensemble, à ce que plus aucun habitant ne soit livré à lui-même. Différentes pistes ont ainsi fait l'objet de réunions, de prises de contacts, etc.

La dernière piste en date concerne le terrain situé rue Masui. Nous avons récemment appris que l'entreprise Infrabel considérait que, pour la bonne gestion du chantier, elle devait utiliser ce terrain. J'ai donc relancé Infrabel en ce sens en rappelant ce que j'évoquais auparavant.

Voilà où nous en sommes. Dans ce dossier, chacun devrait tendre au relogement de chaque habitant. Cette ville a trop souvent fait l'objet de passages en force à certains endroits !

Lorsqu'il est question d'un projet de cette ampleur, véritablement important pour l'avenir de Bruxelles en matière de mobilité, rien ne doit être fait au détriment des habitants, pour lesquels des solutions doivent être mises en place.

Mme Cécile Jodogne.- Je sais que je n'y suis pas autorisée, mais le ministre lui-même m'a citée...

Mme la présidente.- C'est à moi qu'il revient de donner la parole et, malheureusement, le ministre ne vous a pas citée nommément. Il n'y a pas de fait personnel. Excusez-moi, mais tel est notre règlement !

- *L'incident est clos.*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Wij moeten alles in het werk stellen om voor iedereen een nieuwe woning te vinden. Wij mogen ons niet beperken tot een middelenverplichting. Geen enkele bewoner mag aan zijn lot worden overgelaten. Wij hebben verschillende mogelijkheden onderzocht. Het recentste project betreft een terrein aan de Masuistraat. Infrabel eist dat terrein momenteel op voor het beheer van de werf, maar wij blijven aandringen op een oplossing.*

Iedereen moet zijn steentje bijdragen. Te vaak werden ons projecten opgedrongen. Het gaat om een belangrijk project voor de mobiliteit in Brussel, maar wij mogen de bewoners niet in de kou laten staan.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ik weet dat ik niet het recht heb om het woord te nemen, maar de minister heeft mij geciteerd.*

Mevrouw de voorzitter.- De minister heeft u niet bij naam genoemd. Er is dus geen persoonlijk feit.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,

concernant "la dérogation au Règlement régional d'urbanisme en matière de normes de parking afférentes aux projets immobiliers développés par les instances publiques et les pararégionaux".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Ma question concerne une dérogation au Règlement régional d'urbanisme (RRU) du 21 novembre 2006 que les instances publiques et les pararégionaux peuvent demander. Sous le titre VIII "Les normes de stationnement en dehors de la voie publique", nous lisons que cette dérogation a pour objet de contribuer "à la politique régionale de mobilité et plus spécifiquement à la problématique du stationnement".*

L'article 6, 1°, du chapitre 3 "Les immeubles à logements multiples" fixe comme règle générale que le nombre d'emplacements de parcage à prévoir est au minimum un et au maximum deux par logement. Lorsque les caractéristiques du stationnement en voirie publique, l'accessibilité en transport en commun du bien ou le profil de mobilité des habitants des logements le justifient, un nombre d'emplacements de parcage inférieur ou une dispense d'en aménager peut être admis pour les immeubles à logements multiples construits par une société de logement social ou une instance assimilée.

Cette dérogation a des répercussions indésirables sur l'ensemble du quartier de l'immeuble concerné, en augmentant souvent de manière exponentielle la pression sur les emplacements de stationnement disponibles sur la voie publique, de même que celle sur les boxes de garage et autres garages privés, qui voient dès lors leurs prix augmenter.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,

betreffende "de uitzondering op de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake parkeernormen voor bouwprojecten ontwikkeld door overheidsinstanties en pararegionalen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Mijn vraag betreft een uitzondering die overheidsinstanties en parastatale instellingen kunnen vragen op de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) van 21 november 2006. Onder titel VIII "De parkeernormen buiten de openbare weg" lezen we dat die uitzondering tot doel heeft "bij te dragen tot het gewestelijk mobiliteitsbeleid en meer bepaald de problematiek rond het parkeren".

Artikel 6, 1°, van hoofdstuk 3 "Gebouwen met meerdere woningen" bepaalt als algemene regel dat het aantal parkeerplaatsen minstens 1 en maximum 2 plaatsen per woning moet bedragen. Als de kenmerken van het parkeren op de openbare weg, de bereikbaarheid van het goed met het openbaar vervoer of het mobiliteitsprofiel van de bewoners dat verantwoordt, kan evenwel een lager aantal parkeerplaatsen worden toegelaten. Er kan zelfs een totale vrijstelling worden toegekend voor gebouwen met meerdere woningen die worden opgericht door een socialehuisvestingsmaatschappij of een gelijkgestelde instantie.

De afwijking heeft, hoe goed ze ook bedoeld is, ongewenste gevolgen op de hele buurt rond het gebouw. In veel gevallen neemt de druk op de beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg exponentieel toe. Ook al worden de nieuwe bewoners aangemoedigd het openbaar vervoer te gebruiken, toch zijn ze vaak in het bezit van een wagen. Die wagen moeten ze dan kwijt kunnen op een parkeerplaats op de openbare weg. Ook de druk op garageboxen en andere privégarages

La dérogation entendait comprimer le coût des projets et endiguer le nombre de véhicules, mais ses nombreuses applications semblent surtout affecter la qualité de vie des résidents de l'immeuble et des riverains, entraînant un exode urbain et l'échec de la mixité sociale. Ce faisant, les autorités échouent dans leur mission sociale d'encourager une bonne mixité sociale et d'améliorer la qualité de vie des quartiers à travers les projets immobiliers.

Une application aveugle de la dérogation donne aux Bruxellois le sentiment que la politique ne vise pas tant à décourager l'usage de la voiture, mais, au contraire, à limiter à tout prix la possession d'un véhicule.

Il faut déployer plus d'efforts pour la promotion d'un usage rationnel de la voiture. Je ne suis pas convaincue que la réduction du nombre d'emplacements de stationnement dans les immeubles incitera les habitants à se débarrasser de leur véhicule. Au contraire, ces véhicules amplifient la pénurie d'emplacements dans le Pentagone et aux abords des centres commerciaux.

Quel est le pourcentage de logements sociaux et de logements de la SDRB, construits sous la précédente législature et l'actuelle, auxquels la dérogation a été appliquée ? De combien de places de stationnement s'agit-il ?

L'octroi de ces dérogations s'accompagne-t-il de simulations d'impact sur le nombre total de places de stationnement dans le quartier ?

Lors de l'octroi d'une dérogation, calcule-t-on son impact sur les prix des garages privés dans le quartier ? Calcule-t-on par la suite son impact réel sur le nombre de places de stationnement dans le quartier, sur les prix des boxes de garage et sur l'exode urbain des ménages à revenus moyens possédant un véhicule ?

De nombreux quartiers bruxellois sont confrontés à un manque criant d'espace de stationnement. Une solution à ce problème contribuerait en grande partie à une bonne mixité sociale, sans négliger les aspects de mobilité et d'environnement.

neemt vaak aanzienlijk toe, met prijsstijgingen als gevolg.

De afwijking was bedoeld om de kostprijs van de projecten te drukken en het aantal wagens in te dijken, maar de veelvuldige toepassing ervan lijkt vooral de levenskwaliteit van de bewoners van het gebouw en van de buurtbewoners drastisch aan te tasten, met stadsvlucht en een mislukte sociale mix tot gevolg. De overheid slaagt door de afwijking niet in haar maatschappelijke opdracht om via huisvestingsprojecten een goede sociale mix aan te moedigen en de levenskwaliteit in de wijk te verbeteren.

De afwijking schiet zelfs haar doel voorbij in de zogenoemde Zone A (voornamelijk de Vijfhoek en de onmiddellijke periferie), waar de mobiliteitsmogelijkheden inzake openbaar vervoer nochtans zeer ruim zijn. Ook voor bewoners die regelmatig het openbaar vervoer gebruiken, blijft de auto belangrijk voor boodschappen of uitstapjes, voor de zorg voor kinderen of bejaarde ouders, en voor verplaatsingen buiten Brussel, op ogenblikken waarop het openbaarvervoersaanbod beperkt is.

Een blinde toepassing van de afwijking geeft Brusselaars het gevoel dat het beleid niet zozeer het gebruik van de auto wil ontmoedigen of een rationeel autogebruik in de stad nastreeft - wat wij wel degelijk ondersteunen - maar integendeel het bezit van de wagen te allen prijze wil beperken.

Er moeten meer inspanningen gaan naar de promotie van een rationeel gebruik van de wagen. Ik ben er niet van overtuigd dat de reductie van het aantal parkeerplaatsen in gebouwen de bewoners zal doen beslissen niet langer een auto te bezitten. Integendeel. De auto's die zo de openbare weg worden opgejaagd in plaats van hen de mogelijkheid te bieden het grootste deel van de week veilig geparkeerd te blijven, werken de schaarste aan parkeerplaatsen in de Vijfhoek en rond winkelcentra verder in de hand.

Het lijkt op een ideologische keuze tegen het bezit van de wagen eerder dan een praktische afweging in functie van het leefmilieu, de mobiliteit en de levenskwaliteit van de bewoners. Een frappant voorbeeld is 'Le Marais', een prestigeproject van de GOMB in de Dambordstraat, Koolstraat en Kanonstraat, hartje Brussel. Dat complex van

Par ailleurs, de nombreux Bruxellois utilisent aujourd'hui un triporteur, qui prend plus de place qu'un vélo ordinaire. Ces personnes méritent aussi de disposer d'un nombre suffisant de places de stationnement ou de boîtes de garage dans leur immeuble.

106 appartementen in de onmiddellijke nabijheid van de drukbezochte Nieuwstraat telt slechts 46 parkeerplaatsen voor de bewoners. Minder dan de helft dus.

Een ander voorbeeld vinden we op de Leopold I-laan in Laken. Het betreft een gebouw van het OCMW. Daar is in geen enkele parkeerplaats voorzien, waardoor de parkeernood in de buurt alarmerend is geworden. In de meeste Brusselse wijken zijn dergelijke voorbeelden te vinden. Het belangrijkste is dat mensen die in Brussel wonen, zoveel mogelijk de fiets nemen of het openbaar vervoer gebruiken, maar soms hebben die mensen ook een auto nodig. Als hen geen parkeerruimte wordt geboden, kan hen dat ertoe aanzetten om te verhuizen. Dat willen we vermijden.

Wat is het percentage van de sociale woningen en GOMB-woningen die tijdens de afgelopen en de huidige legislatuur werden gebouwd en waarop deze afwijking werd toegepast? Over hoeveel parkeerplaatsen gaat het?

Worden bij de toekenning van bovenvermelde afwijkingen simulaties gemaakt van de impact op het totale aantal parkeerplaatsen in de wijk? Als basis voor die simulaties dient men het aantal wagens te schatten van de nieuwe inwoners waarvoor geen of minder parkeerplaatsen zijn voorzien.

Wordt bij een toekenning van de afwijking de impact op de prijzen van privégarages in de wijk berekend? Wordt na de toekenning en toepassing van de afwijking, het reële effect op het aantal parkeerplaatsen in de wijk, op de prijzen van de garageboxen en de stadsvlucht van middeninkomens met een wagen in de wijk berekend?

Veel Brusselse wijken kampen met een nijpend tekort aan parkeerruimte. Dat probleem oplossen, kan in belangrijke mate bijdragen tot het bewerkstelligen van een goede sociale mix. Daarnaast moeten we streven, zonder de mobiliteit en het leefmilieu uit het oog te verliezen.

U moet die afwijking niet alleen veel beperkter toepassen, maar ook en vooral de gevolgen ervan bestuderen en onder ogen zien, om tijdig te kunnen bijsturen.

Tegenwoordig rijden heel wat mensen in Brussel

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *J'appuie la demande de Mme Ampe de prévoir des emplacements spécifiques pour les triporteurs.*

Par contre, des alternatives valables à la possession d'une voiture existent bel et bien, Mme Ampe, puisqu'il est possible d'en louer ou d'en emprunter une.

Notre tissu urbain n'est pas adapté à la possession de deux, voire trois véhicules par famille.

De plus, l'espace public est un espace partagé, qui ne doit pas être réservé aux voitures. Le Plan Iris 2, approuvé par l'ensemble du gouvernement, a d'ailleurs pour objectif de privilégier les modes de déplacement doux.

Des études menées à l'étranger ont démontré l'effet dissuasif de la limitation des emplacements de parking sur la possession d'un véhicule. Après une phase difficile d'adaptation, les gens constatent qu'il est plus facile de se déplacer autrement qu'en voiture. Ce qui est possible dans d'autres villes, comme Amsterdam, devrait l'être à Bruxelles également.

Nous ne prenons pas position, de manière idéologique, contre la possession d'un véhicule, mais pensons qu'il conviendrait de réduire l'importance de la voiture dans les flux de mobilité. La limitation du nombre d'emplacements de parking par logement est une mesure logique en ce sens, à condition d'offrir des alternatives valables. C'est valable non seulement au niveau

Bespreking

met een bakfiets rond. Die neemt veel meer plaats in, bijvoorbeeld in de gang van je huis, dan een gewone fiets. Eigenlijk heb je daarvoor ook een autostaanplaats nodig. Zeker voor die mensen is het belangrijk dat er genoeg parkeerplaatsen of garageboxen beschikbaar zijn in het gebouw waar ze wonen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het debat over de parkeerproblematiek kwam reeds gedeeltelijk aan bod tijdens de interpellatie van de heer Pinxteren. Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Ampe om in speciale fietsstallingen te voorzien voor bakfietsen. Die kunnen immers niet in een gang worden geplaatst omdat ze dan de andere gebruikers van het gebouw de weg versperren.

Mevrouw Ampe, er zijn wel degelijk alternatieven voor autobezit. Het is immers mogelijk een auto te lenen of te huren. Cambio is een zeer goed systeem. Zoals Aristoteles zei, zit genot in het gebruik, niet in het bezit. Ik heb er alle begrip voor dat sommige mensen nog steeds een auto nodig hebben, maar daarom hoeven zij die auto nog niet te bezitten.

Het probleem is dat ons stadsweefsel niet gemaakt is op het bezit van zoveel auto's. Vandaag is het bijna de norm om twee auto's per gezin te hebben. Soms komt daar nog een derde auto bij als de kinderen volwassen worden. De straten kunnen zoveel auto's niet aan.

Daarnaast kennen wij een bevolkingsgroei en hebben heel wat kinderen geen plaats meer om te spelen. De openbare ruimte is een gedeelde ruimte, waar niet alleen plaats mag zijn voor de auto. Ook de gebouwen mogen niet alleen vanuit de visie van de automobilist worden ontworpen. Volgens het Iris 2-plan, dat door de voltallige regering is goedgekeurd, moet er voorrang worden gegeven aan de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer.

des transports en commun, mais aussi à celui des stationnements vélos.

Sommigen geloven niet dat de beperking van parkeerplaatsen in gebouwen een ontradend effect heeft op het bezit en het gebruik van de auto. Studies in het buitenland hebben nochtans aangetoond dat dat wel zo is.

Het is een economisch gegeven dat de reductie van het aanbod een aantal gevolgen heeft. In een eerste fase zijn die misschien negatief, omdat mensen zich moeilijk kunnen of willen aanpassen, maar op een bepaald ogenblik beginnen mensen zich wel aan te passen, aangezien het veel gemakkelijker is om zich op andere manieren te verplaatsen. Als zulks mogelijk is in andere steden, zoals Amsterdam, moet het ook in Brussel kunnen.

Wij maken geen ideologische keuze tegen het bezit van de wagen. Het debat moet gaan over de plaats van de auto in het geheel van alle mobiliteitsstromen. Sinds de Tweede Wereldoorlog heeft de auto een veel te grote plaats gekregen in de openbare ruimte. Nu is het moeilijk om een stap terug te zetten naar normale normen. De vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen per woning lijkt mij een logische maatregel, op voorwaarde dat er tegelijk meer alternatieven worden aangereikt. Dat geldt niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de fietsstallingen. Mensen zullen geen gebruik maken van de auto als zij een goed alternatief hebben, en daarvoor kan de overheid zorgen.

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

M. Alain Maron.- Cela n'étonnera personne : l'intervention de mon groupe se situera bien davantage dans le sillage de ce qui vient d'être dit par Mme Annemie Maes que dans l'interpellation de départ de Mme Else Ampe.

De heer Alain Maron (in het Frans).- *Als iemand een auto heeft en over een gereserveerde parkeerplaats beschikt, zal hij of zij geregeld de auto gebruiken. Het lijkt trouwens onlogisch om personen aan te sporen een auto te kopen als ze die toch enkel in het weekend gebruiken.*

Le fait de posséder une voiture avec une place de voiture réservée constitue, pour nous, une incitation à utiliser régulièrement son véhicule. L'idée que les personnes qui disposent d'un parking attitré vont laisser y "dormir" leur véhicule et ne l'utiliser qu'en cas de stricte nécessité ou le week-end me paraît totalement illusoire. Cela rend le coût d'utilisation de la voiture extrêmement élevé : plus vous utilisez le véhicule, plus les coûts fixes (liés à la possession de la voiture, à l'assurance et au parking) diminuent ; plus on

Het merendeel van de gezinnen in het centrum van de stad heeft geen auto. Dat is soms een bewuste keuze maar is soms ook te wijten aan een gebrek aan middelen. Het zou dus niet correct zijn de hele bevolking een maatregel op te leggen, terwijl die enkel op een minderheid toepasbaar is.

Wij vinden daarentegen dat u het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moet blijven stimuleren. Dat wil niet zeggen dat de auto uit het

utilise une voiture, moins elle coûte cher en termes de service rendu.

Encourager les personnes à acheter des voitures qui vont "dormir" dans les parkings car elles seront très peu utilisées constitue donc une logique qui nous échappe et qui ne nous semble pas étayée par des études sérieuses.

Par ailleurs, la majorité des ménages bruxellois ne disposent pas d'une voiture particulière soit par choix, soit faute de moyens. C'est singulièrement vrai dans le centre-ville où la majorité des ménages ne possède pas de véhicule. Leur imposer un surcoût lié à la construction d'un garage ou d'un emplacement de parking n'est donc pas correct. Le coût de tels travaux s'élève à minimum 25.000 euros. Cette somme est répercutée soit dans le prix de vente du logement, soit dans le loyer.

Il me paraît incorrect d'imposer à l'ensemble de la population une mesure qui ne s'adresse en réalité qu'à une minorité de personnes en son sein.

En ce qui nous concerne, nous pensons qu'il faut continuer à développer d'autres modes de déplacement : le vélo, les transports en commun, etc. Bien sûr, la voiture conserve sa place car elle assure une série de fonctions qui ne peuvent pas être remplies autrement.

Cependant, les choses doivent se faire de manière raisonnée. Le système qui, à l'heure actuelle, nous semble le plus pertinent, est le partage de véhicules qui permet, quand on en a véritablement besoin, d'avoir accès à une voiture partagée.

Il faut savoir qu'outre Cambio, d'autres systèmes sont en train d'être développés. Un importateur de véhicules allemand (pour ne pas citer de marque) est en train de développer un système de voitures partagées non pas avec ses propres véhicules, mais un dispositif électronique comprenant un boîtier à placer sous les véhicules des personnes qui décident de partager leur parc, que ce soient des particuliers, des entreprises, des collectivités ou des communes. C'est un système qui s'articule autour d'une application internet accessible sur les smartphones.

Ce genre de technologies est amené à se développer et à augmenter l'usage d'un même

gewest moet worden gebannen.

Voor sommige verplaatsingen blijft de auto onmisbaar. Daarom kiezen wij voor een systeem van autodelen, zoals Cambio.

Momenteel werkt een Duitse autoverdelers aan een systeem met een smartphoneapplicatie, waarbij eigenaars (particulieren, bedrijven of gemeenten) hun auto ter beschikking stellen mits de installatie van een elektronisch toestel onderaan de auto. Een dergelijk systeem kan het gebruik van eenzelfde voertuig optimaliseren en het totale wagenpark verkleinen.

Elektrische auto's daarentegen bieden volgens ons geen structurele oplossing; ze dragen alleen bij tot de vermindering van de CO₂-uitstoot.

Hebt u overwogen om de minimale bouwnormen uit de GSV, die de Brusselaars verplichten een parking te bouwen, af te schaffen en maximumnormen op te leggen?

De conclusie moet zijn dat alle gewestelijke normen, ook de stedenbouwkundige, bijdragen tot de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen van de regering en de daling van de verkeersdruk.

véhicule tout en réduisant le nombre de voitures. La voiture fait en effet plus de kilomètres, mais il n'y a qu'un seul véhicule pour, par exemple, dix utilisateurs.

Je ne vais pas m'étendre sur la voiture électrique, mais pour nous, ce n'est quand même pas une solution structurelle et écologiquement satisfaisante. Elle répond juste au problème des émissions de polluants en ville par les moteurs à explosion.

Par rapport au Règlement régional d'urbanisme (RRU), je voudrais vous demander si vous avez envisagé de modifier le système dans l'autre sens : pour le moment, il y a des normes minimales de construction qui nous obligent à créer du parking, à quelques exceptions près. Pourquoi ne pas les transformer en normes maximales et qu'il soit possible, sans dérogation, pour tout le monde, de construire sans parking et sans garage si c'est le souhait du porteur du projet ?

Le gouvernement régional s'est doté d'objectifs clairs en termes de mobilité et de réduction de la pression automobile, il faut que l'ensemble des normes régionales soit cohérent par rapport à cet objectif, y compris au niveau des normes urbanistiques.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) précise en son titre 8 les normes de stationnement en dehors de la voie publique. Le RRU modifié du 21 novembre 2006 est le résultat d'un vaste chantier auquel s'est attelé le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au cours duquel un consensus fut trouvé entre les différents partis politiques, mais aussi entre différentes matières comme la mobilité, l'aménagement du territoire, le logement et le budget.*

Le RRU prévoit au minimum une place par logement, mais cette règle ne s'applique qu'aux nouveaux logements.

L'application de la dispense de création de parking pour du logement social ou assimilé ne signifie pas que ceux-ci doivent systématiquement

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris.- Titel 8 van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) bepaalt de parkeernormen buiten de openbare weg, meer bepaald in artikel 6 (algemene regels) en artikel 7 (bijzondere regels). De gewijzigde GSV van 21 november 2006 is het resultaat van lange besprekingen in de regering van het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Zij heeft een consensus gevonden tussen de verschillende politieke partijen, maar ook tussen de verschillende materies, zoals mobiliteit, ruimtelijke ordening, huisvesting en begroting.

Volgens de GSV moet er minstens in één parkeerplaats per woning worden voorzien, maar die regel is enkel van toepassing op nieuwe woningen. Bij een opdeling in meerdere appartementen, een herbestemming van een bestaand gebouw of renovatiewerken aan een bestaand gebouw is de

être construits sans parking. La Société du logement de la Région bruxelloise (SLRB) a d'ailleurs veillé dans la mise en œuvre du Plan régional du logement à ce que les logements sociaux bénéficient d'au moins un parking pour deux logements.

Les investissements à réaliser pour créer des parkings souterrains dans les immeubles de logements sociaux sont très lourds à supporter pour le budget public global, qui doit rester équilibré.

Le but premier des sociétés de logement social, ainsi que des personnes morales de droit public et des institutions d'intérêt public assimilées, est bien entendu de créer du logement.

Dans tous les dossiers de permis d'urbanisme visant à construire des logements, mon administration veille à ce qu'un nombre minimum d'emplacements pour vélos soit créé, conformément à l'article 16 du titre 2 du RRU.

L'impact d'une dispense sur la mobilité dans un quartier est uniquement mesurable lorsque le projet est soumis à une étude ou à un rapport d'incidences. Or, la plupart des projets de logement ne nécessitent pas de rapport d'incidences.

Mon administration ne peut pas encore fournir de chiffres concernant les dispenses de création de parkings pour les logements sociaux ou assimilés.

À partir de la délivrance du permis d'urbanisme, le demandeur dispose de deux ans pour entamer les travaux. Le nombre d'emplacements de parking est alors un droit acquis. L'impact sur le prix des boxes de garage dans le quartier n'est alors plus suivi d'un point de vue urbanistique.

Pour toute demande d'analyse des projets postérieurement à la délivrance des permis d'urbanisme, je vous invite à vous adresser à M. Picqué, en charge de l'Aménagement du territoire, à M. Doulkeridis, en charge du Logement, ainsi qu'à M. De Lille et à Mme Grouwels, qui se partagent la Mobilité.

(poursuivant en français)

regel niet van toepassing. In die gevallen is er dan ook geen sprake van een afwijking, ook al stemt het aantal nieuwe wooneenheden niet overeen met het aantal bestaande parkeerplaatsen.

De toepassing van de afwijking voor sociale woningen of gelijkaardige gebouwen, kan inderdaad tot mobiliteitsproblemen leiden in wijken die minder goed bediend worden door het openbaar vervoer. Het is niet omdat er een afwijking wordt toegestaan, dat sociale woningen systematisch moeten worden ingericht zonder parking. De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) heeft er bij de invoering van het Huisvestingsplan overigens voor gezorgd dat de sociale woningen minimum één parking krijgen per twee woningen.

De investeringen die nodig zijn om ondergrondse parkings in te richten in gebouwen met sociale woningen, wegen echter zeer zwaar door op de algemene overheidsbegroting, die in evenwicht moet blijven.

Het voornaamste doel van de sociale huisvestingsmaatschappijen en de publiekrechtelijke rechtspersonen of instellingen van openbaar nut die collectieve woongebouwen, gemeubelde woningen, rusthuizen of studentenwoningen bouwen, is uiteraard het creëren van huisvesting.

Mevrouw Maes, in alle dossiers van stedenbouwkundige vergunningen met betrekking tot de bouw van woningen ziet mijn administratie erop toe dat een minimum aantal fietsstallingen wordt ingericht, overeenkomstig artikel 16, titel 2 van de GSV.

De impact van een afwijking op de mobiliteit in de wijk wordt enkel getoetst als het project aan een effectenrapport onderworpen wordt. Bijlage B van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) bepaalt wanneer een project aan een effectenrapport dient te worden onderworpen. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer een project in meer dan 25 overdekte parkeerplaatsen voorziet. Voor de meeste woonprojecten is er echter geen effectenrapport vereist.

Mijn administratie kan u momenteel nog geen cijfers bezorgen over het aantal afwijkingen voor de inrichting van parkings voor sociale woningen

Je voudrais encore apporter un élément de réponse. Nous sommes engagés, à travers le Plan Iris 2, dans une réflexion, et nous reviendrons l'année prochaine sur le plan de stationnement à l'initiative de Mme Grouwels. C'est aussi un levier important.

Il faut évidemment que la ville évolue et puisse répondre à tous les défis, démographique, socio-économique et autres, qui se présentent à elle. Le logement est une des priorités de ce gouvernement. Un consensus a été trouvé, je l'ai présenté ici. Je n'ai pas l'ambition aujourd'hui de remettre en question cet équilibre.

Ceci étant, nous devons certainement apporter de nouvelles touches pour améliorer la situation sur le terrain. Je vais citer un exemple de situation insupportable : dans les quartiers datant de l'époque médiévale, les rues sont très étroites. Aujourd'hui, on fait passer le vélo dans certains endroits inappropriés. C'est de la folie. Je le vois rue Potagère tous les jours. C'est vraiment très dangereux.

Mme Annemie Maes.- À Bruxelles, les vélos existaient avant les voitures !

(Rires)

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Vous réagissez avant même que j'aie pu terminer mon raisonnement. La voiture est venue s'installer par la suite. Aujourd'hui, notre priorité est le transport public. Et dans des rues si étroites, il faut prendre le problème autrement, c'est-à-dire supprimer progressivement les places de stationnement dans les petites voiries et créer des parkings souterrains

ou de gelijkaardige organisaties.

Wat uw tweede en derde vraag betreft: de aanvrager heeft vanaf de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning twee jaar de tijd om met de werken te starten. Het aantal parkeerplaatsen is dan een verworven recht. De impact op de prijzen van garageboxen in de wijk wordt niet langer stedenbouwkundig opgevolgd.

Voor vragen over de evaluatie van de projecten na de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning moet u zich richten tot minister-president Picqué, die bevoegd is inzake ruimtelijke ordening.

De problematiek die u aankaart, heeft ook raakvlakken met de bevoegdheden van de heer Doukeridis (huisvesting) en die van de heer De Lille en mevrouw Grouwels (mobiliteit).

(verder in het Frans)

Het Iris 2-plan en het Parkeerplan van mevrouw Grouwels zijn belangrijke hefboomen om het beleid te sturen.

De stad moet kunnen evolueren om de demografische, sociaal-economische en andere uitdagingen aan te gaan. Huisvesting is een prioriteit voor de regering. Zij heeft een consensus bereikt en daar houd ik mij aan.

Natuurlijk moeten we concrete situaties verbeteren. In veel wijken van middeleeuwse origine zijn de straten bijvoorbeeld te smal om er met de fiets te passeren. Het zou gevaarlijk zijn er fietsers toe te laten.

Mevrouw Annemie Maes *(in het Frans).*- *De fiets was er eerder dan de wagen!*

(Gelach)

De heer Emir Kir, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Vandaag is het openbaar vervoer onze prioriteit. Het probleem van de smalle straten moeten we aanpakken door er parkeerplaatsen weg te nemen. Die moeten we dan compenseren door ondergrondse parkeerterreinen of parkeertorens te bouwen. Het Parkeeragentschap en het Parkeerplan kunnen daarbij helpen. Dat zal de*

ou verticaux. Je pense que l'agence de stationnement et le plan de stationnement nous fourniront un outil pour ce faire. C'est cela qui nous permettra d'améliorer la qualité de vie. Par exemple, remonter la rue Tiberghien en vélo est très dangereux.

Dans ces rues étroites où l'on fait passer le bus, la voiture, le vélo, il faudra à un moment donné préconiser la suppression des places de stationnement en les compensant ailleurs. C'est cela qui va inciter les gens à prendre le vélo ou à marcher. Actuellement, il y a des des endroits où les trottoirs ne font qu'un mètre de large !

Une réflexion de fond est nécessaire. Évidemment, là où il n'y a pas de transports publics, la voiture reste indispensable. Il faut donc aussi agir de manière équilibrée, en continuant à diminuer la pression automobile et à améliorer la qualité de vie en ville, mais sans obliger les automobilistes à s'exiler.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Vous avez brossé un tableau très réaliste de la situation à Bruxelles. Nous devons chercher des alternatives pour stationner les voitures en sous-sol ou en surface. Nous libérerons ainsi plus d'espace sur la voie publique pour les piétons et les cyclistes.*

Les familles nombreuses ne sont pas prêtes à abandonner leur véhicule, car elles ne peuvent tout simplement pas s'en remettre uniquement aux transports publics. Résultat : chaque nouveau projet de logement social, même dans un quartier bien desservi par les transports en commun, entraîne dans son sillage une nuée de monovolumes.

De même, il est désormais faux de dire que chaque personne qui possède une voiture l'utilise systématiquement. Les gens doivent pouvoir décider du mode de transport qu'ils souhaitent utiliser en fonction de leur destination. Certes, nous devons leur offrir des alternatives, mais n'oublions pas que, pour beaucoup, la voiture reste nécessaire.

levenskwaliteit verbeteren en mensen aansporen om zich vaker met de fiets of te voet te verplaatsen.

Waar er geen openbaar vervoer voorhanden is, blijft de auto natuurlijk onmisbaar. We moeten het autoverkeer verminderen en de levenskwaliteit verbeteren, maar zonder daarbij automobilisten te dwingen het gewest te verlaten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- U hebt inderdaad een zeer realistisch beeld van de Brusselse situatie geschetst. Er moet naar alternatieve manieren gezocht worden om auto's ondergronds of bovengronds te kunnen parkeren. Er kan zeker meer ruimte op de openbare weg vrijgemaakt worden voor voetgangers en fietsers dan nu het geval is.

In mijn wijk wonen veel grote gezinnen. Die zijn niet bereid om elke week met de hele bende een uitstap te doen met het openbaar vervoer. Heel wat mensen willen dat wel, maar slagen er gewoonweg niet in. Dat is de enige reden waarom bij een nieuw project met sociale woningen een hele straat plots volstond met monovolumes, terwijl de wijk nochtans goed bediend wordt door het openbaar vervoer.

Het klopt ook niet langer dat wie een auto heeft, die altijd gebruikt. Mijn medewerker woont bijvoorbeeld in het centrum van de stad en komt elke dag met de fiets naar het werk, maar hij bezit wel een auto, die in een garage staat voor het geval hij die nodig heeft. De mensen moeten zelf beslissen wanneer ze hun auto willen gebruiken.

Pour en revenir aux triporteurs, nous devons aussi prévoir plus de place pour eux dans les nouveaux logements sociaux. Il faut anticiper cette nouvelle tendance.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Delforge.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE
L'URBANISME ET DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE,**

**concernant "la mise en péril du
réaménagement de la station Rogier".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Le propriétaire de l'hôtel Sheraton sis place Rogier a introduit une demande de permis visant à agrandir son lobby en empiétant sur la voirie régionale. La commune de Saint-Josse-ten-Noode a remis un avis favorable, mais, assez logiquement, la Région aurait quant à elle

Het is net een verrijking om elke dag te kunnen kiezen welk vervoermiddel je neemt, afhankelijk van waar je naartoe wil. We moeten mensen alternatieven bieden, maar we moeten ook beseffen dat autobezit voor veel mensen nodig blijft.

Ik wil het nog even hebben over de bakfiets. Die kan je in een gewone fietsstalling niet kwijt. Ook daarvoor zullen we bij nieuwe sociale woningen dus ruimte moeten maken, meer dan voor gewone fietsen. Ook al is de kostprijs 20.000 euro per plaats, toch is het nodig. We moeten op die nieuwe trend inspelen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Delforge.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET STEDENBOUW EN OPENBARE
NETHEID,**

**betreffende "de problemen inzake de
heraanleg van het Rogierstation".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het Sheratonhotel aan het Rogierplein heeft een vergunning aangevraagd om zijn lobby te vergroten. Daarvoor moet het een deel van de openbare ruimte innemen. De gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft een gunstig advies gegeven,*

répondu par la négative à cette demande de privatisation de l'espace public.

Face à ce refus, il apparaît qu'une action en recours a été lancée par le propriétaire du Sheraton pour faire reconnaître le permis de réaménagement de la place et de la station comme périmé. Le prétexte est que, bien qu'il soit visible à l'œil nu que les travaux ont été entamés, la Région aurait omis de signifier le début du chantier. Ce recours constituerait donc une forme de chantage pour forcer la main de la Région et obtenir la cession du tronçon de voirie convoité.

Est-il exact que Bruxelles Mobilité et la ministre en charge ont répondu négativement à la demande de privatisation d'un tronçon de voirie régionale ?

Est-il exact qu'à la suite de ce refus, une procédure a été lancée à l'encontre du permis de réaménagement de la place et de la station Rogier ?

Est-il exact que ce recours, s'il était couronné de succès, mettrait en péril le réaménagement de la station Rogier ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Le permis d'urbanisme introduit par le Sheraton vise à agrandir son lobby. Certaines de vos questions s'adressant à Mme Grouwels, j'imagine que vous aurez l'occasion de l'interroger sur ce dossier.

Mme Céline Delforge.- Rien n'est moins sûr !

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Le permis d'urbanisme délivré le 25 septembre 2008 par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité pour le réaménagement de l'espace public porte sur cinq éléments : le réaménagement de la place Rogier, le réaménagement de l'avenue du Boulevard (Petite ceinture), la création d'un auvent, la réalisation d'un patio sous l'auvent, la réorganisation et le renouvellement partiels de la station.

D'autres permis d'urbanisme visant les sous-sols de la place Rogier ont été délivrés par le Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Saint-

maar het gewest heeft de aanvraag logischerwijs afgewezen.

De eigenaar heeft nu een beroep ingediend, waarbij hij stelt dat de vergunning voor de herinrichting van het plein en het station verlopen is. Het gewest zou immers het begin van de werken niet officieel meegedeeld hebben. Nochtans kan iedereen zien dat de werken aan de gang zijn. Het beroep is een vorm van chantage om het gewest te dwingen de aanvraag van het hotel goed te keuren.

Kloppen de feiten? Zou een succesvol beroep de heraanleg van het Rogierstation in het gedrang brengen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Sheratonhotel wil inderdaad zijn lobby vergroten. Ik kan uw vraag gedeeltelijk beantwoorden, maar voor bepaalde aspecten kunt u zich beter tot minister Grouwels richten.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Als dat lukt!*

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *De stedenbouwkundige vergunning van 25 september 2008 omvat vijf elementen: de herinrichting van het Rogierplein, de herinrichting van de Bolwerklaan, een luifel, een patio onder de luifel en de herorganisatie en gedeeltelijke vernieuwing van het station.*

Daarnaast gaf de gemeente Sint-Joost-ten-Node aparte stedenbouwkundige vergunningen aan particulieren voor onder meer de bouw van parkings onder het Rogierplein.

Josse-ten-Noode à des particuliers pour la réalisation de salles d'expositions et de parkings souterrains.

Le Sheraton est venu nous présenter son projet de lobby. Nous lui avons précisé qu'un permis d'urbanisme avait été déposé en 2008 pour le réaménagement de l'espace public. Compte tenu de cet engagement de la Région, l'objet même de leur futur permis poserait problème et se verrait opposer une fin de non-recevoir.

Mme Grouwels et moi-même avons organisé une réunion conjointe entre nos deux cabinets et la société Sheraton. C'est alors que nous avons appris qu'une demande de permis d'urbanisme avait été introduite auprès de la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

Saint-Josse-ten-Noode a pris contact avec la Région car il existe une dérogation au Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) dans le cadre de la délivrance de ce permis. La commune considère dès lors qu'il doit y avoir une dispense de l'avis du fonctionnaire délégué. Or, ce n'est pas le cas.

Le fonctionnaire délégué aurait dû être averti par la commune, ce qui n'a pas été fait. Nous n'avons pas reçu de demande de permis de la part de la commune. Si le permis communal devait être demain exposé à la Région, il serait suspendu.

Pour le reste, nous considérons que l'hôtel Sheraton constitue une entreprise importante pour la capitale. Nous sommes prêts à prendre contact avec elle mais, si les autorités régionales ont toujours été attentives à des projets de cette envergure, elles regrettent la manière dont les choses se sont déroulées.

Je suis conséquent : je continue à soutenir le projet de l'aménagement de la place Rogier ainsi que je l'ai fait lors des premières réunions afférentes. Il ne s'agit pas d'avoir une mémoire sélective et d'oublier qu'un permis régional a été déposé pour ce projet.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Het Sheratonhotel heeft ons zijn project voorgesteld, maar dat bleek strijdig met de herinrichting van het plein. Mevrouw Grouwels en ik hebben op een vergadering met het Sheratonhotel vernomen dat het hotel een vergunning had aangevraagd bij de gemeente.

De gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft contact opgenomen met het gewest, omdat er in de vergunning een afwijking van het bijzonder bestemmingsplan wordt gevraagd. Op basis daarvan oordeelt de gemeente dat het advies van de gemachtigd ambtenaar niet vereist is. Dat klopt evenwel niet.

De gemeente had de gemachtigd ambtenaar moeten verwittigen, maar dat is niet gebeurd. Wij hebben geen enkele vergunningsaanvraag van de gemeente ontvangen.

Het Sheratonhotel is een belangrijke onderneming. Wij zijn bereid om contact op te nemen met het hotel, maar wij betreuren de manier waarop de zaken zijn verlopen.

Ik sta nog steeds achter het project voor de heraanleg van het Rogierplein. Het gewest heeft daarvoor trouwens al een vergunning aangevraagd.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Votre réponse me satisfait. Je prends acte que ce n'est pas demain que la voirie régionale sera privatisée place Rogier.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Ik noteer dat er geen onmiddellijk gevaar bestaat dat de gewestweg aan het Rogierplein wordt geprivatiseerd.*

- *Het incident is gesloten.*
