BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de Territoriale Ontwikkeling,

belast met de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw, het Stedelijk Beleid, het Grondbeleid, de Haven van Brussel, de Monumenten en Landschappen, de Studentenaangelegenheden, de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang, het Toerisme en de Bevordering van het Imago van Brussel

Commission du Développement territorial,

chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Politique de la ville, de la Politique foncière, du Port de Bruxelles, des Monuments et sites, des Affaires étudiantes, des Matières biculturelles d'intérêt régional, du Tourisme et de la Promotion de l'image de Bruxelles

VERGADERING VAN

WOENSDAG 18 MAART 2015

RÉUNION DU

MERCREDI 18 MARS 2015

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/

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/

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van mevrouw Marion Lemesre 7

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening betreffende de handelsvestigingen".

Bespreking – Sprekers: **de heer Johan Van den Driessche, de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **mevrouw Marion Lemesre.** 11

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 16

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de nakende vestiging van het bedrijf bpost op bepaalde sites van de Haven van Brussel".

Bespreking – Sprekers: **de heer Mohamed Azzouzi de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.** 19

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de Mme Marion Lemesre 7

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "la modification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire relative aux implantations commerciales".

Discussion – Orateurs : **M. Johan Van den Driessche, M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **Mme Marion Lemesre.** 11

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 16

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "l'accueil prochain de la société bpost dans certains sites du Port de Bruxelles".

Discussion – Orateurs : **M. Mohamed Azzouzi M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **M. Gaëtan Van Goidsenhoven.** 19

- van mevrouw Caroline Désir 22

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de private partnerschappen van Citydev voor de bouw van nieuwe woningen".

Bespreking – Sprekers: **de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **mevrouw Caroline Désir.** 24

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 30

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de preventie en het beheer van de vaaronderbrekingen in de Haven van Brussel".

Bespreking – Sprekers: **de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **de heer Gaëtan Van Goidsenhoven**. 32

- van mevrouw Julie de Groote 34

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

- de Mme Caroline Désir 22

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les partenariats privés de Citydev pour la construction de nouveaux logements".

Discussion – Orateurs : **M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **Mme Caroline Désir.** 24

.

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 30

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "la prévention et la gestion des interruptions de la navigation au Port de Bruxelles".

Discussion – Orateurs : **M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **M. Gaëtan Van Goidsenhoven**. 32

- de Mme Julie de Groote 34

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

betreffende "de liften en de bewaring van het erfgoed".

concernant "les ascenseurs en matière de conservation du patrimoine".

MONDELINGE VRAGEN 35

QUESTIONS ORALES 35

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 35

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "het goederentransport via het spoor in de Haven van Brussel".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 35

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "le trafic des marchandises par rail au Port de Bruxelles".

- van de heer Jef Van Damme 40

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "het openstellen van ongebruikte daken van openbare gebouwen".

- de M. Jef Van Damme 40

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "l'ouverture au public des toits inutilisés des bâtiments publics".

- van de heer Benoît Cerexhe 43

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de uitvoering van de ordonnantie van 25 april 2014 tot wijziging van de ordonnantie van 13 mei 2004

- de M. Benoît Cerexhe 43

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "l'exécution de l'ordonnance du 25 avril 2014 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code

houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening".

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 44

aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de opportuniteit van de steun van het Gewest aan de 'Biertempel' in Brussel"

bruxellois de l'aménagement du territoire".

- de M. Dominiek Lootens-Stael 44

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "l'opportunité du soutien de la Région au 'Temple de la Bière' à Bruxelles".

Voorzitterschap: de heer Ridouane Chahid, voorzitter.
Présidence : M. Ridouane Chahid, président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening betreffende de handelsvestigingen".

De voorzitter.- Aangezien de mondelinge vraag van de heer Cerexhe betrekking heeft op hetzelfde onderwerp, stel ik voor dat hij zijn vraag stelt in het kader van de interpellatie van mevrouw Lemesre.

Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (MR) *(in het Frans).- Begin 2014 heeft de regering het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) gewijzigd als gevolg van de regionalisering van de bevoegdheid voor handelsvestigingen. Het was meer bepaald de bedoeling om de federale wet van 13 augustus 2004 met betrekking tot de handelsvestigingen om te zetten naar de Brusselse regelgeving en een regulering van het handelsaanbod mogelijk te maken zonder in aanvaring te komen met de Europese dienstenrichtlijn.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "la modification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire relative aux implantations commerciales".

M. le président.- Comme vous le constatez, la question orale de M. Benoît Cerexhe porte sur le même sujet. Je propose donc à M. Cerexhe de poser sa question dans le cadre de l'interpellation de Mme Marion Lemesre.

La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre (MR).- Pour mettre en application la régionalisation des implantations commerciales et la politique de soutien au mix commercial, le gouvernement bruxellois a opté, début 2014, pour une modification du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat).

Le but poursuivi par ce texte modificatif était, d'une part, de transposer dans la législation régionale la loi fédérale du 13 août 2004 et, d'autre part, de permettre une forme de régulation de l'offre commerciale. Une forme de régulation quant à l'assortiment, à la qualité et à la proximité

Het ontwerp van ordonnantie werd in zeven haasten door het parlement gejaagd, zonder dat wij het advies van de Economische en Sociale Raad konden inkijken, en moest op 1 juli 2014 in werking treden, op de datum van de bevoegdheidsoverdracht.

Hoe zit het met de uitvoeringsbesluiten? Zolang die er niet zijn, is er een juridisch vacuüm, dat tot ongemakkelijke situaties kan leiden. Het is belangrijk dat de handel in evenwicht is met de andere functies, maar ook dat het handelsaanbod voldoende gevarieerd is, zodat de Brusselaars in hun wijk alles vinden wat ze nodig hebben.

Handelszaken zijn erg belangrijk voor buurten, zowel door de diensten die ze aanbieden als door het imago dat ze uitstralen. Daarom moeten we bijzondere aandacht besteden aan de kwaliteit en de diversiteit van het handelsaanbod. Dat is wat met de wijziging van het BWRO werd beoogd.

De gemeentelijke stedenbouwkundige diensten worden vaak geconfronteerd met overtredingen van de regelgeving. In sommige wijken worden winkels zonder vergunning geopend, is er een overaanbod van horecazaken of worden de stedenbouwkundige vergunningen pas achteraf of te laat aangevraagd.

Zijn de gewestelijke instrumenten om een einde aan die praktijken te maken al operationeel?

Het BWRO voert een nieuw document in, de voorafgaandelijke stedenbouwkundige verklaring, die de gemeenten een beter zicht op het handelsaanbod moet geven. Die verklaring is vereist voor elk nieuwbouwproject voor handelsactiviteiten, voor alle projecten inzake de wijziging of uitbreiding van de handelsactiviteit in een gebouw dat reeds voor handel bestemd is, of voor de oprichting van een nieuwe handelszaak in een gebouw dat voor een andere functie bestemd is. Die verklaring moet per aangetekende brief of door een koerier aan het college van burgemeester en schepenen worden bezorgd.

Overeenkomstig het BWRO moet de regering de inhoud en het model van het formulier bepalen. Is dat al gebeurd? Hoe kunnen de gemeenten de verplichting om dat formulier in te dienen doen naleven?

de l'offre commerciale, tout en restant en adéquation avec la directive européenne services.

Ce texte, qui avait, pour rappel, été soumis au parlement dans la plus grande précipitation - et c'est un euphémisme - et sans que les parlementaires puissent consulter l'avis du Conseil économique et social, devait donc entrer en vigueur, au 1er juillet 2014, date du transfert de la compétence à la Région.

J'aimerais vous entendre sur l'état d'avancement des différents arrêtés encore attendus pour ce texte d'ordonnance.

En effet, l'absence de certains d'entre eux crée un vide juridique qui peut mener à des situations inconfortables. Or, je suis certaine que je ne dois pas vous convaincre de l'importance d'avoir des noyaux commerciaux en bon équilibre non seulement avec les autres fonctions de la Ville, mais aussi présentant une bonne diversité en leur sein, afin de permettre aux Bruxellois de trouver sur place tout ce dont ils peuvent avoir besoin.

Les commerces jouent en effet un rôle structurant dans la vie d'un quartier, tant par les services qu'ils offrent que par l'image qu'ils donnent. C'est pourquoi une attention spécifique doit être portée à la qualité et à la variété du mix commercial de nos noyaux commerçants, en particulier dans les secteurs les plus sensibles. C'était bien là l'idée de cette modification du Cobat.

Pourtant, les services communaux d'urbanisme, qui connaissent déjà des situations difficiles, font bien souvent face à des comportements peu respectueux des réglementations en vigueur. Certains quartiers de la Région sont menacés par des ouvertures sauvages, la surabondance de commerces destinés à l'horeca, des demandes de permis d'urbanisme introduites a posteriori ou trop tard.

J'aimerais savoir si les outils régionaux pour encadrer ces pratiques et renforcer les dispositions communales sont désormais opérationnels.

Un nouveau document - la Déclaration urbanistique préalable, prévue au titre IV du Cobat, Chapitre V - devait permettre aux communes d'avoir une vision actualisée de leurs

De ordonnantie bepaalt voorts dat de regering de lijst van de besturen en instellingen moet vaststellen die een kopie van die verklaring moeten ontvangen. Is die lijst al beschikbaar? Hoe werd over die lijst beslist?

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Op basis van een voorstel van ordonnantie dat ik samen met de heer Picqué indiende in 2014 werd de zogenaamde Ikeawet geregionaliseerd. U beweert dat dat overhaast gebeurde, maar te lang aarzelen is ook niet goed. We mogen er trots op zijn dat het Brussels Gewest het voortouw heeft genomen om de Ikeawet om te zetten naar gewestelijke regelgeving. Maar dat is het verleden.*

Wat zal de toekomst brengen? De ordonnantie was immers bedoeld om de evolutie van de handelsactiviteit in goede banen te leiden. In de

quartiers commerçants, quelle que soit la superficie du commerce : "Est soumis à une déclaration urbanistique préalable tout projet de construction nouvelle qui prévoit l'implantation d'un commerce, ainsi que tout projet de modification ou d'extension de l'activité commerciale au sein d'un immeuble déjà affecté à du commerce, ou d'établissement d'un nouveau commerce au sein d'un immeuble affecté à une autre fonction que le commerce" (art. 205/1 § 1er). À l'alinéa 2 du même article, on peut lire dans l'ordonnance : "La déclaration se fait au moyen d'un formulaire adressé au collège des bourgmestre et échevins, par lettre recommandée ou par porteur". Plus loin, le texte précise : "Le Gouvernement arrête le contenu et le modèle du formulaire de déclaration."

Pouvez-vous me dire, M. le ministre-président, si le contenu et le modèle du formulaire en question sont à disposition des services de l'urbanisme des communes ? Les démarches qui sont entreprises aujourd'hui, et depuis juillet 2014, intègrent-elles cette obligation de fournir la déclaration urbanistique préalable ? Si oui, selon quel modèle ? De plus, les communes ont-elles les outils pour contraindre les demandeurs à la remplir ?

L'ordonnance prévoit que le Gouvernement arrête la liste des administrations et instances auxquelles copie de ladite déclaration doit être transmise. Celle-ci est-elle disponible et comment a-t-elle été arrêtée ?

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Manifestement, Mme Lemesre et moi avons globalement les mêmes questions sur le sujet, avec toutefois une appréciation légèrement différente de la manière dont les choses se sont passées.

C'est sur la base d'une initiative parlementaire, une proposition d'ordonnance déposée par M. Picqué et moi-même en 2014, que la "loi Ikea" a été régionalisée. Dans la précipitation, dites-vous. Mais quand on traîne, ce n'est pas bon ; quand on est les premiers à le faire en Belgique, ce n'est pas bon non plus... Nous pouvons être fiers d'avoir été, à Bruxelles, des pilotes en matière de transposition

tekst van de ordonnantie stond ook dat er voor de bouw van een handelszaak met een oppervlakte van meer dan 400 m² enkel een stedenbouwkundige vergunning moest worden aangevraagd. Voor winkelpanden die groter zijn dan 1000 m² is ook een milieueffectenrapport vereist. Dat was het onderwerp van ons debat in de commissie. Het was de bedoeling om de impact van winkelruimtes op het gebied van parkeergelegenheid, verkeer, toegankelijkheid, milieu, consumentenbescherming enzovoort te evalueren.

In de ordonnantie werd ook het concept "stedenbouwkundige verklaring voorafgaand aan ieder ontwerp van handelszaak" geïntroduceerd. Dat is een eerste maatregel waarmee overheidsinstellingen een duidelijker beeld kunnen krijgen van de evolutie van handelszaken op hun grondgebied.

In de ordonnantie staat dat wanneer het advies van het overlegcomité vereist is om een vergunning aan een handelszaak te verstrekken, dat comité aan de hand van de vooropgestelde criteria moet nagaan of die vergunning kan worden toegekend. Wat zijn die criteria precies? Waarom werden ze gekozen?

De regering moest ook de inhoud en het model van het formulier bepalen. Naar aanleiding van een dossier dat onlangs aan bod kwam in de plenaire vergadering, hebben we nogmaals vastgesteld dat we de wetgeving dringend moeten toepassen.

de cette loi en droit régional. L'avis du Conseil économique et social, dont la commission avait pu prendre connaissance à l'époque, était extrêmement positif quant à cette proposition d'ordonnance.

Cela, c'est le passé. Qu'en est-il de l'avenir, puisque cette ordonnance visait à suivre de près l'évolution de l'activité commerciale des quartiers commerçants de la Région ? Elle prévoyait que toute implantation d'une surface commerciale nette supérieure à 400m² devait faire l'objet, non plus d'une demande de permis socio-économique associée à une demande de permis d'urbanisme, puisque ce n’est plus possible au regard de la législation européenne, mais d'une seule demande de permis d'urbanisme.

Les demandes de permis portant sur une surface commerciale nette supérieure à 1000m² seraient, quant à elles, soumises à une évaluation environnementale. C'était le sujet de notre débat en commission. L'objectif était de pouvoir évaluer l'impact de l'implantation d'une surface commerciale très importante en termes de stationnement, de circulation, d'accessibilité, d'environnement, de protection du consommateur, etc.

En plus de cela, pour poser les jalons d'une politique proactive de veille commerciale à propos de laquelle nous sommes tous attentifs, l'ordonnance a introduit ce concept de "déclaration urbanistique préalable à tout projet d'implantation commerciale". Il s'agit d'une première étape - j'ignore si l'on pourra aller plus loin dans le futur - qui doit permettre aux organismes publics - Atrium, les administrations régionales et surtout les communes qui sont en première ligne - d'avoir une vision plus claire, actualisée et en temps réel de l'évolution des commerces sur leur territoire. Aujourd'hui, nous n'avons pas cette vision et cette nouveauté nous permettra de mieux gérer cet impact.

Dans la mesure où l'ordonnance précise que lorsque l'avis de la Commission de concertation est requis pour les demandes de permis afférentes aux commerces, celle-ci devra examiner la conformité de la demande de création ou de modification du commerce, à la lumière d'une série de critères. Délégation était faite au

gouvernement à cet égard pour préciser quels devraient être ces critères. Quels sont les critères qui ont été retenus ? Qu'est-ce qui a motivé leur choix ?

Concernant le volet de la déclaration urbanistique préalable à tout projet d'implantation commerciale, délégation avait été également faite au gouvernement afin qu'il détermine le contenu et le modèle du formulaire de déclaration. À l'occasion d'un dossier qui a été récemment discuté en séance plénière, on a encore constaté qu'il est temps de mettre en œuvre notre législation dans ce domaine.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Lemesre.

U kent ongetwijfeld het Commercieel Ontwikkelingsschema van Atrium Brussels. Dat is een uitstekend uitgangspunt voor de begeleiding van de ontwikkeling van handelszaken en -wijken. Er is echter nood aan een wettelijk kader. Kan het Commercieel Ontwikkelingsschema, samen met de visie van de gemeenten, opgenomen worden in de uitvoeringsbesluiten die u binnenkort zult opstellen bij wetgeving inzake ruimtelijke ordening?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Le schéma de développement commercial d'Atrium est une excellente base pour élaborer la politique de développement commercial des quartiers. Il convient cependant de développer un cadre légal. Le schéma d'Atrium peut-il être intégré, avec la vision des communes, aux arrêtés d'exécution qui seront élaborés ?*

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Dit debat sluit aan bij de hervorming van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO).*

Door de ordonnantie van 25 april 2014 werd de federale 'Ikeawet' omgezet naar de gewestelijke stedenbouwkundige regelgeving. We stellen nu de uitvoeringsbesluiten op en hopen voor het einde van het jaar over het aangepaste BWRO te kunnen stemmen. Daarbij moeten we ervoor zorgen dat alle juridische voorzorgsmaatregelen zijn genomen, want deze technische materie is altijd vatbaar voor interpretatie en kan een potentiële

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Ce débat s'intègre dans une réflexion plus globale sur la réforme du Cobat en cours d'élaboration.

L'ordonnance du 25 avril 2014, entrée en vigueur le 1er juillet 2014, introduit dans nos politiques urbanistiques régionales les mécanismes liés à la loi "Ikea", dont celui de déclaration urbanistique pour tous les commerces. Les arrêtés d'exécution sont en cours d'élaboration. Nous espérons pouvoir voter avant la fin de l'année cette refonte intégrale du Cobat, dont la procédure est lourde et exige que toutes les précautions juridiques soient prises. Il s'agit en effet d'une matière extrêmement

bron van onenigheid worden.

De nieuwe procedure heeft gevolgen voor de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen voor handelsvestigingen. Daarom hebben we eerst aandacht besteed aan dat aspect.

Het leek ons aangewezen de praktijk in detail te bestuderen, zodat de handelaars en de stedenbouwkundige diensten niet met nieuwe, zware en lastige formaliteiten worden geconfronteerd. Momenteel zitten we nog in een overgangsfase.

De ambtenaren van de gewestelijke en gemeentelijke stedenbouwkundige diensten volgden al een specifieke opleiding. Tegelijkertijd voerden we praktische aanpassingen door, zoals de toevoeging aan de toelichting die de overheid eist van de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning voor handelsvestigingen die aan de nieuwe normen zijn onderworpen, zodat de overheid over de nodige informatie beschikt en met kennis van zaken een beslissing kan nemen. De aanvrager moet onder andere de netto oppervlakte van de handelsvestiging en de impact van de handel volgens de criteria uit het nieuwe artikel 4.2 van het BWRO in die toevoeging vermelden. Dat artikel is te vinden op de website van het Brussels Gewest over stedenbouw. De stedenbouwkundige dienst heeft de procedure duidelijk bekendgemaakt.

Op 26 februari nam de regering in eerste lezing een ontwerp van besluit aan tot wijziging van het besluit van 29 juni 1992 betreffende de overlegcommissies met het oog op de uitvoering van het nieuwe artikel 9 van het BWRO betreffende de handelsvestigingen en de opname van een nieuw lid voor de betrokken projecten. Dat lid zal de administraties voor economie en werkgelegenheid vertegenwoordigen en zetelen in de overlegcommissie die zich moet uitspreken over aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voor handelsvestigingen.

Het project werd goedgekeurd. Ik zal u de grote lijnen ervan pas kunnen schetsen wanneer we het advies van de Raad van State hebben ontvangen.

Het spreekt voor zich dat we eventuele aanpassingen bestuderen die we in het kader van

technique toujours sujette à interprétation et source potentielle de désaccords.

L'attention a d'abord porté sur l'objet principal de ladite ordonnance relative aux implantations commerciales, lequel intègre cette nouvelle matière à prendre en compte dans la délivrance des permis d'urbanisme. Il fallait identifier ce nouveau fait générateur de permis, intégrer les nouveaux concepts tels que la protection du consommateur, les nouveaux cas de soumissions, rapports et études d'incidences, et la nouvelle notion de surface commerciale nette venant s'ajouter à celle de superficie de plancher traditionnellement utilisée en droit de l'urbanisme.

Dans ce contexte - la mise en œuvre de la déclaration urbanistique s'ajoutant au permis d'urbanisme -, il nous a paru raisonnable et sage de prendre le temps d'évaluer la pratique afin de ne pas inonder les commerçants et les services d'urbanisme de nouvelles formalités lourdes et contraignantes. Nous sommes donc en période d'adaptation.

Toutefois, des formations spécifiques ont d'ores et déjà été dispensées aux fonctionnaires des services régionaux et communaux de l'urbanisme. Parallèlement, des adaptations pratiques ont été effectuées, comme le complément à la note explicative que l'autorité exige des demandeurs de permis d'urbanisme pour des implantations commerciales soumises aux nouvelles normes afin de disposer des informations nécessaires et statuer en pleine connaissance de cause. Y figurent les notions de surface commerciale nette et l'impact du commerce selon les critères énumérés dans le nouvel article 4.2 du Cobat. Cela a été rendu public et peut être consulté sur le site internet régional de l'urbanisme, à la page relative au contenu du dossier de demande de permis d'urbanisme. La procédure est donc clairement explicitée par l'administration de l'urbanisme.

Le 26 février dernier, le gouvernement a adopté en première lecture un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du gouvernement du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, en vue d'exécuter le nouvel article 9 du Cobat relatif aux implantations commerciales et y inclure, pour les projets concernés, un nouveau membre. Ce membre sera le représentant de l'administration de

de hervorming van het BWRO moeten doorvoeren, zoals effectenstudies, het toepassingsgebied van de nieuwe normen, of belangrijke wijzigingen van de handelsactiviteit. Dat laatste zullen we verduidelijken op basis van de rechtspraak over de vroegere sociaal-economische vergunning. Daarmee passen we onze wetgeving aan de realiteit van het Brussels Gewest aan.

Veel meer kan ik nog niet zeggen, omdat we moeten vermijden dat we de ontwikkeling van de handel schaden. Aangezien stedenbouw slechts één aspect van de economische en commerciële ontwikkeling van het gewest is, werk ik nauw samen met de minister van Economie en Werkgelegenheid.

l'économie et de l'emploi et siégera au sein de la commission de concertation qui aura à se prononcer sur ce type de demande.

Le projet a été approuvé. Nous attendons l'avis du Conseil d'État. Il m'est dès lors difficile de vous en expliquer aujourd'hui les contours, ceux-ci étant susceptibles d'évoluer en fonction de l'avis que remettra le Conseil d'État.

Pour le reste, dans le cadre de la réforme du Cobat, il va de soi que des adaptations éventuellement nécessaires au texte du Cobat sont étudiées : libellé de texte, question de la soumission d'études d'incidences, question du champ d'application des nouvelles normes, notion de modification importante de l'activité commerciale. Tout sera intégré dans la réforme du Cobat. La notion de modification importante sera précisée sur la base de la jurisprudence relative à l'ancien permis socio-économique. Nous devrions alors disposer d'une législation adaptée à la réalité bruxelloise.

Je ne peux vous en dire davantage à ce stade, car nous sommes dans un domaine où nous devons travailler à la fois avec prudence juridique et pragmatisme pour disposer des bonnes informations sans nuire au développement du commerce. À cet égard, le travail se fait en concertation avec mon collègue en charge de l'économie et de l'emploi, l'urbanisme n'étant qu'une facette du développement économique et commercial de notre Région.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (MR) *(in het Frans).- Het is begrijpelijk dat de toepassingsbesluiten onmogelijk volledig klaar kunnen zijn, te meer daar de andere gewesten hebben afgewacht. Ik blijf ervan overtuigd dat we dat ook hadden moeten doen en dat u overhaast hebt gehandeld. We hadden de huidige regeerperiode kunnen aanvatten met een grootscheepse hervorming van het BWRO.*

In het verleden werd nooit rekening gehouden met economische aspecten in de stedenbouwkundige regeling. Het is goed dat we wetgeving

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre (MR).- Je suis consciente du fait que vous ne pouvez matériellement pas être prêt avec tous les arrêtés d'application d'autant que - et je maintiens que l'idée d'agir rapidement par une initiative parlementaire n'était pas une bonne idée - les autres Régions n'ont pas adopté cette forme et ont attendu. On aurait pu démarrer la législature actuelle avec ce grand chantier dans le cadre général du Cobat.

Il faut évidemment être prudent mais l'intégration de la dimension économique dans la dimension urbanistique que nous menons aujourd'hui reste

ontwikkelen om handelsvestigingen beter te reguleren, maar ook hun vrijheid te respecteren.

intéressante dans la mesure où elle n'a jamais été entreprise par le passé. On met au point des dispositifs légaux qui régulent mieux mais respectent, malgré les contraintes et les balises, la liberté de commerce.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Er wordt ons vaak verweten dat de behandeling van de dossiers in het Brussels Gewest te traag en omslachtig verloopt.*

Bij de hervorming van het BWRO proberen we de procedures vlotter te laten verlopen, zonder in het vaarwater te komen van de toepasselijke wetgeving en de Europese verplichtingen.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Dans notre arsenal législatif bruxellois, il nous est souvent reproché la trop grande lourdeur dans le traitement des dossiers et toutes les difficultés que ceux qui veulent investir peuvent éprouver pour arriver à bonne fin pour un dossier introduit. D'aucuns en ont fait un article de science-fiction, où l'on perdait tout.

La réalité est là. Dans la réforme du Cobat que nous menons aujourd'hui et tout en tenant compte du droit applicable, des contraintes européennes, notamment, nous essayons de fluidifier les procédures. Une fois qu'un dossier mérite d'être concrétisé à l'estime du pouvoir politique, il faut y aller.

Mevrouw Marion Lemesre (MR) *(in het Frans).- Ik ben het met u eens dat de termijnen voor de behandeling van stedenbouwkundige vergunningen te lang zijn. Wij moeten ze dus zo veel mogelijk inkorten.*

Aangezien louche of ondeugdelijke handelszaken gemakkelijk door de mazen van het net kunnen glippen en nefast zijn voor de stad, moet de overheid beschikken over alle nodige wettelijke middelen om haar plannen voor de ontwikkeling van de handel zowel op gewestelijk als op gemeentelijk vlak te kunnen uitvoeren.

De vraag rijst natuurlijk wat u doet, zolang de grondige hervorming van het BWRO niet rond is. Ik heb begrepen dat u een ontwerp van besluit voor advies hebt voorgelegd aan de Raad van State. De diensten voor stedenbouw hebben ook al de nodige documenten ontvangen met instructies over de te volgen procedures. De invoering van de voorafgaande stedenbouwkundige verklaring is een goede maatregel, aangezien gemeentebesturen die kunnen gebruiken om heel vlug te reageren. Het probleem is dat ondernemers tegenwoordig soms met zware financiële tegenslagen te kampen hebben omdat ze soms al zwaar hebben geïnvesteerd in een winkelpand en pas achteraf te

Mme Marion Lemesre (MR).- Je suis d'accord avec votre analyse dans la mesure où, actuellement, les délais de délivrance des permis d'urbanisme sont beaucoup trop longs. Il faut donc les raccourcir au maximum.

Les mailles du filet de la réglementation sont également très larges, ce qui permet à des commerces peu éthiques et/ou mal pensés, mal encadrés et mal équilibrés de se développer très facilement, dégradant et déstructurant au passage la ville. Il faut donc que l'autorité publique puisse disposer de tous les leviers légaux pour mettre en application les schémas de développement commerciaux qu'elle prépare, que ce soit au niveau régional ou communal. On a des visions de développement commercial dans tel ou tel quartier pour en faire un quartier de destination et lui donner une identité plus forte. Il faut donc que l'on se donne les moyens pour orienter ses politiques et activer des leviers légaux pour ce faire.

S'il est vrai que la réforme du Cobat est lourde et est un travail fait en profondeur, ma question portait sur ce qu'il convient de faire en attendant la finalisation de cette réforme. J'apprends à l'instant que vous avez pris un premier arrêté de gouvernement et que ce dernier a été transmis au

horen krijgen dat ze geen vergunning krijgen van de gemeente. Zij wenden zich dan tot het gewest, dat hun vaak gelijk geeft. Nochtans zou het Brussels Gewest er rekening mee moeten houden dat gemeenten vaak goede redenen hebben om een vergunning te weigeren, bijvoorbeeld omdat ze vinden dat de opening van pakweg een nieuwe snackbar niet goed is voor de ontwikkeling van een handelswijk.

Conseil d'État pour avis. Voilà une première mesure près d'être engrangée.

Par ailleurs, les services d'urbanisme ont déjà reçu les formulaires et les marches à suivre. C'est une bonne chose eu égard à la déclaration urbanistique préalable, dans la mesure où l'on donne aux communes la possibilité de réagir suffisamment en amont. Actuellement, on assiste à de véritables catastrophes économiques où, après avoir faire réaliser tous les travaux et fait de nombreux investissements, les demandeurs se voient refuser, à juste titre, le changement d'affectation. Ils vont alors en recours auprès de la Région qui leur donne souvent raison. Je voudrais également que l'on adapte quelque peu les analyses. Si la commune a refusé un permis, c'est parce qu'elle a estimé que l'évolution commerciale du quartier n'allait pas se bonifier avec l'ouverture d'un snack ou d'un établissement horeca supplémentaire.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Zal de geplande hervorming van het BWRO leiden tot de wijziging van de ordonnantie, zoals die in 2014 werd goedgekeurd?*

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il y a une chose que je ne comprends pas bien dans le cadre de la réforme du Cobat que vous envisagez. Cette dernière actuellement en discussion va-t-elle entraîner la modification de l'ordonnance telle qu'elle a été votée en 2014 ?

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Nee, het blijft bij een wijziging van de randvoorwaarden.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Non, nous restons dans des modifications de modalités.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- U bedoelt dus de randvoorwaarden inzake de uitvoering. Daar begon u reeds mee in het besluit dat in eerste lezing werd goedgekeurd op 26 februari 2015. Andere besluiten volgen nog.*

U wilt de gemeentelijke diensten en handelaars niet te zwaar belasten met administratieve procedures. Bij de bespreking van het voorstel van ordonnantie kozen we voor een uiterst eenvoudige formaliteit: een standaardformulier dat de handelaars kunnen downloaden en naar de administratie versturen. Op die manier krijgen de overheden een beter beeld van de ontwikkeling van de handel in hun wijk.

Het instrument stelt ons nog niet in staat om

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Nous sommes donc dans des modalités d'exécution. Vous avez déjà entamé ce travail avec l'arrêté adopté en première lecture le 26 février 2015. D'autres arrêtés vont suivre.

Vous avez parlé, à juste titre, de votre volonté de ne pas surcharger de procédures administratives tant les services communaux que les commerçants. C'est un débat que nous avions d'ailleurs eu ici lors de la proposition d'ordonnance. Un grand consensus s'était alors dégagé pour adopter une formalité très simple : une sorte de formulaire type que les commerçants pouvaient télécharger et envoyer à l'administration.

invloed uit te oefenen op de diversiteit van de handelskernen, maar dat zou dan ook indruisen tegen de Europese regelgeving.

Je crois que c'est dans ce sens-là qu'il faut continuer à travailler. Comme le dit Mme Lemesre, cela permet aux autorités publiques de voir ce qui se passe en termes de développement commercial dans leurs quartiers. On est parfois très surpris de découvrir les travaux qui se font et le type de commerce qui s'installe sans même que les autorités communales disposent de cette information.

Ce n'est pas encore l'outil qui permettra d'agir sur la diversité d'un noyau commerçant mais là, on se heurte aux règles européennes. C'est toutefois une première étape qui permettra d'avoir cette vision de l'évolution de nos quartiers.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Wanneer we in een bepaalde handelswijk een onevenwicht vaststellen, bijvoorbeeld een wildgroei van nachtwinkels, kunnen we geen beroep doen op de stedenbouwkundige regelgeving, maar wel op andere regels. We maken ons zorgen om de diversiteit van het winkelaanbod, maar dat neemt niet weg dat we de wet moeten naleven.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Quand un déséquilibre s'installe dans un quartier commerçant, comme ce qu'on a connu avec les night-shops qui fleurissaient à un moment donné, nous avons trouvé la parade à travers d'autres législations, mais pas urbanistiques. Le refus d'un collège communal n'est parfois pas une réponse juridique suffisante. On ne peut que réformer pour disposer des outils adéquats. Le souci de diversité nous préoccupe mais, sans ces outils, il nous faut respecter la légalité.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Zo weten we toch wat er gebeurt. Het is een eerste stap in de goede richting.*

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Cela nous permettra au moins de savoir ce qui se fait. C'est une première étape positive.

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Wordt het plan van Atrium Brussels toegevoegd aan de uitvoeringsbesluiten die u binnenkort zult opstellen?

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Le plan d'Atrium Brussels sera-t-il joint aux accords d'exécution qui vont être élaborés ?*

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Ik ben niet bevoegd voor Atrium Brussels. Er is samenwerking mogelijk, maar een expliciete toevoeging van het plan is niet mogelijk.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- Atrium Brussels ne relève pas de ma compétence. Une collaboration avec eux est possible, mais on ne peut pas intégrer le plan explicitement.*

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de nakende vestiging van het bedrijf bpost op bepaalde sites van de Haven van Brussel".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Volgens de Trends Top 2015 blijft bpost met 25.306 werknemers de grootste werkgever van het land, hoewel het bedrijf meer dan duizend banen schrapte.*

De vorige regering besliste om een nieuw sorteercentrum van bpost onder te brengen op de Carcokesite. De stedenbouwkundige procedures voor dit gebouw met een oppervlakte van meer dan 60.000 m² lijken op te schieten. Het terrein heeft een oppervlakte van meer dan tien hectare en was voor de sanering een van de meest vervuilde van Brussel.

In 2014 sloot de regering een overeenkomst met bpost, dat er zo snel mogelijk het nieuwe Brussel X, het grootste sorteercentrum van België, moest vestigen. Daarnaast kondigde de overheid aan dat er 800 nieuwe banen zouden komen en er 700 van het huidige sorteercentrum zouden worden overgeplaatst.

Hoe ver zijn de stedenbouwkundige procedures inmiddels gevorderd? Hoeveel is de gewestelijke overheid van plan te investeren in de openbare ruimte om een vlotte toegang tot de toekomstige site te garanderen? Hebben uw diensten de impact van het verkeer op de wijk reeds geëvalueerd?

Wanneer verhuist bpost naar het terrein?

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "l'accueil prochain de la société bpost dans certains sites du Port de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Selon le classement Trends Top 2015, publié en décembre 2014, bpost restait, avec 25.306 travailleurs, le plus gros employeur de notre pays, et ce malgré la suppression de plus d'un millier d'emplois. S'intéresser aux implantations de cette société majeure dans le paysage belge me semble donc fondamental et justifié.

C'est dans ce contexte que j'ai pu prendre connaissance du fait que les procédures urbanistiques relatives à la construction à Neder d'un vaste bâtiment pour bpost, déployant plus de 60.000m² de surface au sol, semblent avancer. Il s'agit là de la mise en œuvre d'une décision du précédent gouvernement visant à accueillir sur l'ex-site de Carcoke un nouveau centre de tri.

Pour rappel, il s'agit d'un terrain de plus de dix hectares qui était, à l'origine, l'un des plus pollués de Bruxelles et dont nous avons assumé la dépollution.

En 2014, le gouvernement a conclu un accord avec bpost pour que cette société y établisse au plus vite le nouveau Bruxelles X, qui devrait être le plus grand du pays. La totalité du tri des paquets, la moitié du tri national et la préparation de la majeure partie de la distribution pour le Brabant flamand et Bruxelles y seront, semble-t-il, effectués.

Welke concrete stappen zet u om ervoor te zorgen dat er zoveel mogelijk Brusselaars in dienst genomen worden? Wat is uw streefcijfer? Neemt u deel aan werkvergaderingen met bpost, de Haven van Brussel en Actiris rond dat thema?

De Haven zou onlangs aanzienlijke stukken grond in concessie hebben gegeven aan bpost voor het TIR-centrum. Klopt dat? Welke activiteiten zijn hier gepland?

De uitbreiding van de activiteiten van bpost in het TIR-centrum gaat wellicht gepaard met nieuwe banen. Om hoeveel banen gaat het?

De wijk van het TIR-centrum wordt nu reeds geconfronteerd met druk auto- en vrachtwagenverkeer. Een aantal jaar geleden leidde dat tot groot protest bij de buurtbewoners tegen het project van het Brussels International Logistic Center (BILC). Sindsdien is de wijk nog sterker verstedelijkt. We moeten dan ook nauwgezet toezien op de levenskwaliteit van de nieuwe inwoners en gebruikers van de wijk.

De uitbreiding van de activiteiten van bpost in het TIR-centrum doet dan ook vragen en bezorgdheid rijzen. Wat zijn de gevolgen voor het vrachtwagenverkeer voor de wijk? In de lente van 2013 deelde de regering mee dat het TIR-centrum een proefproject zou worden voor duurzame stadsdistributie met Europese steun. De klanten van het TIR-centrum zouden elektrische of niet-vervuilende voertuigen ter beschikking krijgen.

Ik hoop dat bpost zich zowel in het TIR-centrum als op de site van Carcoke bij die dynamiek zal aansluiten.

En passant, les autorités annonçaient la création de 800 emplois à cet endroit et plus de 700 emplois transférés depuis l'actuel centre de tri Bruxelles X. Voilà qui n'est pas neutre en termes d'enjeux pour nos concitoyens.

Mon interpellation vise à ce que les membres de cette commission perçoivent mieux l'état d'avancement réel de ce dossier.

Pouvez-vous nous fournir davantage de précisions quant à l'état d'avancement actuel des procédures urbanistiques dans le cadre de cet important dossier ? Plus précisément, quels investissements dans l'espace public l'autorité régionale s'est-elle engagée à mettre en œuvre afin de permettre un accès aisé au futur site de bpost ? Dans ce contexte, l'impact du charroi sur tout le quartier est-il déjà évalué par vos services, dont je suppose qu'ils suivent le dossier de très près ?

Qu'en est-il des délais d'installation de bpost sur ce vaste site ?

En matière d'emploi, quelles démarches concrètes sont-elles entreprises pour garantir sur ce site un maximum de recrutement au bénéfice des Bruxellois ? Quels sont vos objectifs chiffrés ? Participez-vous, par exemple via votre cabinet, à des réunions de travail incluant bpost, le Port de Bruxelles et Actiris à propos de cette problématique ?

J'en viens à l'autre projet majeur de bpost en Région bruxelloise : le centre TIR. En effet, il me revient - mais je vous demande de me confirmer le cas échéant cette information - que des surfaces importantes seraient, depuis peu, mises en concession par le Port au bénéfice de bpost. Quelles sont les activités prévues à cet endroit ?

Plus fondamentalement, je suppose que le développement des activités de bpost au centre TIR s'accompagnera de la création de nouveaux emplois. Quels sont les chiffres actuellement en votre possession à cet égard ?

Le quartier du centre TIR est déjà soumis, lui aussi, à une très forte pression automobile (voitures et camions). Il y a quelques années, cette quasi saturation avait d'ailleurs motivé l'opposition virulente des riverains au fameux projet du

Bespreking

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (PS) *(in het Frans).- We weten sinds 2013 dat bpost zich op de Carcokesite zou vestigen. De ambitie om het grootste sorteercentrum van het land te bouwen zal positief zijn voor de economie en de tewerkstelling, maar nefast voor de mobiliteit en de stedenbouw in de wijk.*

De stad Brussel en Leefmilieu Brussel moeten dan wel beslissen en een bouwvergunning afleveren, maar het zou ook interessant zijn om het standpunt van het gewest te kennen. Wat zal er verder nog worden ontwikkeld rond deze site? Zal de voorkeur worden gegeven aan huisvesting of aan uitrusting?

De vorige regering wilde het vervoer van personeel en goederen in deze zone optimaliseren. Hebben er al technische vergaderingen plaatsgevonden?

Brussels International Logistic Center (BILC). Depuis, le quartier s'est encore davantage urbanisé. C'est la raison pour laquelle nous devons encore redoubler d'attention afin d'offrir une qualité de vie optimale à tous ces nouveaux habitants et aux usagers du quartier.

Dans ce contexte, le développement des activités de bpost au centre TIR suscite des interrogations voire un certain nombre de craintes. Quelles sont (ou seront) les retombées en termes de trafic de camions dans ce quartier ? Je rappelle à cet égard l'annonce du gouvernement au printemps 2013 de faire place au centre TIR à un projet pilote de centre de distribution urbaine. Le Port de Bruxelles travaille à ce projet en collaboration avec Bruxelles Mobilité. Il s'agit en l'espèce d'une plate-forme de distribution urbaine durable, lancée avec le soutien européen. Elle mettra à disposition des clients du centre TIR des véhicules électriques ou non polluants.

J'ose espérer que bpost s'inscrit et s'inscrira pleinement dans cette dynamique, tant au centre TIR que sur le site de Carcoke.

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Azzouzi.

M. Mohamed Azzouzi (PS).- Depuis septembre 2013, nous savions que bpost allait s'installer sur le site de Carcoke, le long du canal. L'ambition de créer le centre de tri le plus grand du pays aura certainement des conséquences très positives tant sur l'économie que sur l'emploi. Mais elle aura aussi pour impact des nuisances notamment en termes de mobilité et imposera des défis urbanistiques dans le quartier.

S'il revient en premier lieu à la Ville de Bruxelles et à Bruxelles Environnement de statuer et de délivrer un permis de bâtir et un permis d'environnement, il est aussi intéressant d'avoir l'avis de la Région sur ce projet.

En effet, le centre de tri Bruxelles X jouera un rôle important le long de cette zone du canal qui est en plein développement et fait partie des pôles de priorité de vos politiques.

Hoeveel reële banen worden er gecreëerd? Er is sprake van 300 à 800 jobs. Dat is een belangrijk aspect. Wordt er al samengewerkt met Actiris of is dat de bedoeling?

Qu'est-il prévu comme développement autour de ce centre ? En termes d'affectation, la priorité sera-t-elle donnée au logement ou aux équipements ?

Concernant la mobilité, le précédent gouvernement souhaitait optimiser la circulation du personnel et des marchandises dans cette zone. Des réunions techniques ont-elles déjà été organisées ?

Combien d'emplois réels seront-ils créés ? On parle de 300 à 800 postes. Quelle sera leur ampleur ? C'est un aspect important surtout dans ce quartier. Des synergies avec Actiris ont-elles déjà eu lieu ou sont-elles envisagées ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- In december 2013 heeft Katoen Natie een stedenbouwkundige aanvraag gedaan voor rekening van bpost voor een sorteercentrum op de Carcokesite. Na de effectenstudie, die voltooid werd in de loop van 2014, volgde een openbaar onderzoek, dat liep tot 16 januari 2015. Vervolgens heeft de overlegcommissie op 28 januari een voorwaardelijk gunstig advies verleend voor zowel de stedenbouwkundige vergunning als voor de milieuvergunning. De vergunningen zullen voor het einde van juni worden afgegeven en het vooropgestelde tijdschema wordt dus gerespecteerd.*

Het distributiecentrum is goed voor een honderdtal jobs, waaronder een aantal nieuwe. Ik weet niet of er een conventie met Actiris is gesloten, zoals er een bestaat in het kader van het project Neo.

De jaarlijkse inkomsten stijgen met ongeveer 150.000 euro. De vroegere klanten van de haven genieten nog de oude tarieven, die pas met de vernieuwing van de contracten worden opgetrokken. Wij stellen vast dat de grondprijs in die zone aan het stijgen is en zullen bijgevolg flankerende maatregelen moeten nemen om grondspeculatie in de Kanaalzone te vermijden.

De activiteiten van bpost zullen de mobiliteit niet schaden. Bovendien komen ze tegemoet aan de missie in het beheerscontract 2013-2018 van de

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Quel est l'état de la procédure du centre de tri bpost sur l'ancien site de Carcoke ?

En décembre 2013, Katoen Natie, pour le compte de bpost, a introduit une demande de permis pour la construction d'un centre de tri pour le courrier et les colis. L'étude d'incidences, réalisée au cours de l'année 2014, a été suivie d'une enquête publique qui s'est déroulée du 18 décembre 2014 au 16 janvier 2015. La Commission de concertation s'est tenue le 28 janvier dernier et a émis un avis favorable conditionnel tant pour le permis d'urbanisme que pour le permis d'environnement. Par conséquent, les permis devraient être délivrés avant la fin du mois de juin. Le calendrier initialement prévu est donc respecté.

Les surfaces concédées à bpost depuis novembre seront dédiées à un centre de distribution ("mailing centre") régional pour les communes de Laeken et Koekelberg. La venue de bpost apportera au minimum une centaine d'emplois ETP sur le site TIR, soit environ 150 travailleurs avec un potentiel de 50 emplois supplémentaires. Il s'agira en partie de transferts d'autres bureaux (Laeken, Koekelberg), mais aussi de nouveaux emplois. Je ne puis vous dire aujourd'hui s'il existe une convention avec Actiris, comme cela s'est fait dans le cadre du projet Neo.

En termes de chiffre d'affaires annuel, le contrat de bpost, à surface équivalente, augmente

Haven van Brussel als logistiek facilitator. Vooral de waterweg wordt voor transport onderbenut. Samen met Schaarbeek Vorming en een aantal gedecentraliseerde logistieke centra zal de site zorgen voor meer economische activiteit.

d'environ 150.000 euros les recettes annuelles, et ce compte tenu de l'application de la grille tarifaire. Les clients historiques du port bénéficient encore de tarifs obsolètes que le Port de Bruxelles remplace et améliore progressivement lors des renouvellements de contrats. Nous sommes dans une zone de Bruxelles où l'incidence foncière est en train d'augmenter. Il semble clair que la zone qui entoure la zone du canal est candidate à des phénomènes de spéculation immobilière si nous n'accompagnons pas ces développements.

L'activité de bpost ne générera pas de nuisances supplémentaires en termes de mobilité : les véhicules utilisés pour la distribution du courrier local sont de petits véhicules alors que l'occupant précédent utilisait plutôt des semi-remorques.

Les activités prévues par bpost rencontrent les objectifs du Port, tels que prévus dans le contrat de gestion 2013-2018, relatifs à la mission de facilitateur logistique agissant pour développer la distribution urbaine puisque le centre TIR est destiné à accueillir davantage ce type d'activités.

La dimension logistique n'est que l'une de celles qui figurent au cœur du contrat de gestion. Il est clair que la logistique est sous-utilisée dans cette zone, notamment via la voie d'eau. Le gouvernement veut aller à terme dans cette direction : Schaerbeek-Formation et une série de centres logistiques décentralisés font partie aussi du futur de l'activité économique autour de cette zone.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Ik noteer dat het project past in de ontwikkeling van een stedelijk distributiecentrum.*

Wat is de impact voor de werkgelegenheid in Neder-over-Heembeek?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends bonne note des éléments que vous nous avez communiqués. J'entends que le projet de centre TIR s'intègre dans celui de centre de distribution urbain.

Quel sera l'impact en termes d'emploi du projet envisagé à Neder-over-Heembeek sur un terrain d'environ 10 hectares ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Er is werk voor 150 personen en bijkomend nog eens 50 op middellange termijn.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Bij de totstandkoming van het akkoord tussen de regering en bpost over de snelle realisatie van een sorteercentrum was er sprake van 800 nieuwe jobs naast de 700 vroegere jobs van het sorteercentrum Brussel X.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Ik heb het enkel over het aantal mogelijk nieuwe jobs op de vroegere Carcokesite. Ik begrijp dat u vreest voor een verlies van jobs en ik zal dat cijfer verifiëren.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE DÉSIR

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de private partnerschappen van Citydev voor de bouw van nieuwe woningen".

De voorzitter.- Mevrouw Désir heeft het woord.

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).- Het is een van de taken van citydev.brussels om woningen voor middeninkomens te bouwen. Die maatregel moet het gewest aantrekkelijk maken voor nieuwe inwoners en de huidige inwoners in het gewest houden. De nieuwe*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il concernera 150 travailleurs, avec un potentiel supplémentaire de 50 emplois à moyen terme.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- L'accord entre bpost et le gouvernement prévoyait la création rapide d'un nouveau centre de tri. À l'époque, le chiffre de 800 emplois créés avait été évoqué, en plus des 700 transférés depuis l'actuel centre de tri de Bruxelles X.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Selon moi, nous mélangeons plusieurs projets. Je me réfère uniquement au potentiel d'emploi du nouveau centre de tri de bpost sur l'ancien site Carcoke.

Bien entendu, nous pouvons faire le total sur l'ensemble de la Région. Je comprends que votre crainte soit la perte d'emplois.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE DÉSIR

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "les partenariats privés de Citydev pour la construction de nouveaux logements".

M. le président.- La parole est à Mme Désir.

Mme Caroline Désir (PS).- L'une des missions de citydev.brussels, anciennement Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), consiste à produire des logements neufs pour des habitants à revenus moyens, dans des quartiers caractérisés par un

huisvestingsprojecten worden in publiek-private samenwerking (PPS) uitgevoerd.

Sinds 15 juli 2011 geniet citydev.brussels een btw-tarief van 6% voor de bouw van woningen. Dat moest geld vrijmaken voor de bouw van meer openbare en middenklassewoningen en de aankoopprijs verlagen. Dankzij de maatregel kunnen we het aanbod verhogen en, in combinatie met andere beleidsmaatregelen, ook de prijzen op de huurmarkt verlagen en de stadsvlucht tegengaan. Dat hopen we tenminste.

Onlangs liet citydev.brussels weten dat het tegen 2017 1.000 nieuwe middenklassewoningen op de markt brengt. Het zou daarvoor een beroep doen op de privésector. De privésector bouwt de huizen tegen een btw-tarief van 6% en citydev.brussels verkoopt ze aan mensen die aan de voorwaarden voldoen en speelt zo in op de groeiende vraag. Blijkbaar moeten de projectontwikkelaars dan ook geen stedenbouwkundige lasten betalen.

Voor de PS-fractie heeft de bouw van openbare woningen natuurlijk de grootste prioriteit. Mijn vragen zijn dus zeker geen uiting van wantrouwen.

Hoeveel projecten ambieert citydev.brussels? Hoeveel van de 1.000 woningen die er tegen 2017 bijkomen worden gebouwd in PPS?

Citydev.brussels zegt dat het ook huizen kan aanbieden in zones waar het geen gronden heeft. Hoe zit het dan met de grondeigendom? De operatie zou bovendien economisch rendabel zijn. De projectontwikkelaar zou 1.350 euro/m² van citydev.brussels krijgen en nog een derde als supplement. Om welk bedrag gaat het? In hoeveel woningen kan de winst geïnvesteerd worden?

Als de kopers hun appartement willen verkopen, gelden dan dezelfde voorwaarden als bij de traditionele woningen van citydev.brussels? Welk bedrag kon dankzij de btw-vermindering in huisvesting geïnvesteerd worden? Klopt het dat de projectontwikkelaar 15% bespaart op de stedenbouwkundige lasten, een btw-korting geniet en eigenaar blijft van het goed?

déficit en constructions résidentielles, dans le but de maintenir ou d'attirer les habitants dans notre Région. Ces différents projets de logements sont réalisés grâce à un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Par ailleurs, citydev.brussels bénéficie, depuis le 15 juillet 2011, d'un taux de TVA de 6% pour la construction de logements. L'objectif principal de cette modification était de libérer des montants pour amplifier la mise à disposition de logements publics et moyens. Il s'agit d'un des leviers, parmi tant d'autres, pour répondre au problème du logement dans notre Région. Cela permettrait de réduire le prix d'acquisition (droits compris) pour les acheteurs de logement qui s'adressent à citydev.brussels.

Cette nouvelle mesure permet d'agir sur l'offre, ce qui, en complément des autres politiques ambitieuses de production de logements de la Région, comme le Plan logement, nous permettra d'influencer les prix du marché locatif à la baisse et donc de lutter contre l'exode urbain. C'est du moins notre espoir.

Dernièrement, citydev.brussels a fait savoir qu'elle s'engageait à mettre sur le marché, d'ici 2017, 1.000 logements moyens, soit une augmentation de 33% par rapport à son rythme actuel. Afin d'y parvenir, elle ambitionne de faire appel au secteur privé.

L'opération win-win est la suivante : le secteur privé se charge de la construction des logements et citydev.brussels les commercialise auprès des personnes rentrant dans les conditions d'acquisition. Le secteur privé y gagne le taux de TVA de 6% qui est à présent appliqué et citydev.brussels permet de répondre à la demande grandissante.

On apprend que ce type d'opération permettrait également aux promoteurs d'être exonérés de charges d'urbanisme. Pour rappel, les promoteurs ont la possibilité soit de payer 50 euros/m² directement à la Région, qui réinvestit dans le logement, soit de construire 15% de logements conventionnés.

Pour le groupe PS, la priorité va évidemment à la production de logements publics. Tout ce qui

pourra contribuer à cet objectif mérite notre intérêt et notre attention. Les questions que je souhaite vous poser ne doivent donc pas être interprétées comme de la méfiance vis-à-vis de cette opération.

Combien de projets de ce type citydev.brussels ambitionne-t-on de réaliser ? Sur les 1.000 logements qui devraient être créés d'ici 2017, combien sont-ils concernés par ce partenariat avec le secteur privé ?

Citydev.brussels annonce qu'elle pourrait aussi proposer des biens dans des zones où elle n'a pas pu acquérir de terrain. Qu'en est-il de la propriété foncière ? Par ailleurs, elle précise qu'il s'agit d'une opération économiquement rentable. Le promoteur toucherait le prix de vente au m² de citydev.brussels soit 1.350 euros ainsi qu'un tiers en supplément. Le gain économique a-t-il pu être chiffré par citydev.brussels ? Quel en est le montant ? Dans combien de logements, ce gain pourra-t-il être investi ?

En cas de revente de l'appartement par les acquéreurs, les conditions seront-elles identiques à celle des logements citydev.brussels traditionnels ? Enfin, grâce à la réduction du taux de TVA de 21% à 6%, quel est le montant qui a pu être réinvesti dans le logement ? En résumé, le promoteur privé économise 15% de charges d'urbanisme, bénéficie de la TVA de 6% et reste propriétaire du bâti, est-ce bien exact ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Citydev.brussels heeft zowel een economische opdracht als een stads-vernieuwingsopdracht.*

Als gewestelijke stadsvernieuwingsoperator moet citydev.brussels woningen of gebouwen met een ambachtelijke, commerciële, gemeenschappelijke of dienstverlenende functie binnen woningcomplexen optrekken in gebieden waar te weinig woningen zijn, hetzij omdat het woningbestand in slechte staat is, hetzij omdat er nog onbebouwde gronden zijn die moeten worden herverkaveld of bouwrijp moeten worden

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'article 5 de l'ordonnance du 20 mai 1999 relative à la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) précise : "en matière de rénovation urbaine, dans la mesure de ses disponibilités financières, citydev.brussels produit des logements et des immeubles à caractère artisanal, commercial, communautaire ou de service qui seraient nécessaires au sein d'un ensemble d'habitations. Ces biens immobiliers doivent être réalisés dans des sites où un déficit d'investissement résidentiel est avéré et qui se caractérisent soit par une dégradation importante du patrimoine bâti, soit par la présence de terrains

gemaakt.

Voor het uitvoeren van die opdracht kan citydev.brussels partnerschappen aangaan met andere overheden of met privépartners.

Doel is niet om te wegen op de fiscaliteit, de veiligheid of de vastgoedprijs, ook al zijn dit belangrijke aspecten, maar vooral om de stadsvlucht van de middeninkomens tegen te gaan. Ik vrees evenwel dat dit een sociologisch fenomeen is dat het kader van de politieke actie overstijgt.

Zo blijkt uit een studie dat de stadsvlucht teruggaat tot bijna in de Middeleeuwen. Het is de dualisering van de stadswijken die de demografische verschuivingen beïnvloedt. Zo is de gemeente Evere een sas tussen Schaarbeek en Sint-Joost enerzijds en Zaventem en Diegem anderzijds. De volgende generaties verwijderen zich naar gelang van de vastgoeddruk of de vastgoedprijzen.

Men zou dus kunnen denken dat het beleid een sterke invloed op die verschuivingen kan uitoefenen, maar in de praktijk proberen wij enkel het fenomeen te omkaderen.

Vlaanderen heeft gedurende jaren met premies getracht om Vlaamse ambtenaren in Brussel te houden. De bevolking denkt echter niet in die termen: haar financiële capaciteit en haar woondromen spelen een doorslaggevende rol. Er zijn maar weinig mensen die nagaan hoeveel personenbelasting of onroerende voorheffing ze moeten betalen.

Dat wil evenwel niet zeggen dat wij niets doen. Dankzij ons sociaal beleid inzake woningbouw geniet citydev.brussels het voordelig btw-tarief van 6%. Dat maakt het voor kandidaat-kopers gemakkelijker om een woning te verwerven. Het gaat bovendien om een nettowinst. Citydev.brussels houdt dat voordeel niet voor zich.

Het verminderd tarief geldt zowel voor de partnerprojecten die citydev.brussels sluit als voor de projecten die het zelf realiseert en de projectoproepen, ongeacht of citydev.brussels al dan niet eigenaar van het terrein is.

non bâtis nécessitant des remembrements ou des travaux de viabilisation".

Pour ce faire, citydev.brussels est l'opérateur régional de rénovation urbaine. Pour rappel, nous avions deux pôles, l'un économique et l'autre spécifiquement dédié à la rénovation urbaine. L'objectif était de favoriser une mixité et une diversité de l'offre. À cet effet, citydev.brussels a la capacité de nouer des partenariats avec d'autres pouvoirs publics ou avec le secteur privé via les structures ad hoc.

Le but ultime n'est pas la fiscalité, la sécurité ou le prix de l'immobilier, même si ces aspects sont importants, mais bien d'endiguer l'exode urbain des revenus dits moyens. Cet exode a de nombreuses explications. Selon moi, la principale est le phénomène sociologique qui dépasse un peu le cadre de l'action du politique, qu'on le veuille ou non.

Dans l'étude qui a été faite, il est bien démontré qu'historiquement le phénomène remonte quasiment au Moyen Âge. La dualisation de la ville et des quartiers est à l'origine des mouvements de population. Par exemple, Evere, ma commune, constitue le sas entre Schaerbeek, Saint-Josse, d'une part, Zaventem et Diegem, d'autre part. Les générations suivantes s'éloignent en fonction de la pression immobilière ou du coût de l'immobilier.

Si vous ramenez cela au cadre institutionnel bruxellois, cela peut donner le sentiment que les politiques pourraient avoir un impact fort. Dans les faits, nous tentons simplement de cadrer un phénomène.

Notre voisine du Nord, la Flandre, a essayé, pendant des années, de maintenir des fonctionnaires flamands à Bruxelles, par exemple avec un système de primes. Mais la population ne raisonne pas en ces termes : elle se base plutôt sur sa capacité financière et ses souhaits en matière de logement. C'est aussi simple que cela ! Même en termes de fiscalité, les gens ne regardent pas ce qu'ils vont payer comme impôt des personnes physiques ou comme précompte immobilier en centimes additionnels communaux. Il y en a peut-être, mais ils sont rares.

Voor de periode 2013-2018 heeft citydev.brussels zich ertoe verbonden om 1.000 middelgrote woningen op de markt te brengen. Dat is een verhoging van het aantal geproduceerde woningen met 33%.

Het systeem van stedenbouwkundige lasten werd nog niet toegepast. De FOD Financiën heeft enkel beslist dat het voorkeurtarief van 6% van toepassing is op citydev.brussels als het een gewestelijke investeringssubsidie ontvangt. Het is daarbij niet belangrijk of citydev.brussels eigenaar van het terrein is.

Citydev.brussels heeft in totaal al meer dan 3.500 middelgrote woningen via notariële akte verkocht, maar heeft nog geen woningen op de markt gebracht in het kader van het systeem van stedenbouwkundige lasten.

Citydev.brussels kan ook projectoproepen uitschrijven, maar die moeten prioritair gelegen zijn in de ruimte voor versterkte ontwikkeling van huisvesting en renovatie (de toekomstige stadsvernieuwingszone) en in de door de regering bepaalde zones met een woningtekort, om de functiemix te versterken of om de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit te verbeteren.

Dit jaar werden twee oproepen uitgeschreven: één voor de bouw van 3.000 tot 9.000 m² middelgrote woningen en één voor de bouw van 9.000 tot 17.000 m² middelgrote woningen. De kandidaten hebben respectievelijk tot 27 en 28 april de tijd om te reageren. Ze moeten houder zijn van een aankoopoptie of een zakelijk recht op het terrein.

Volgens citydev.brussels is dit een rendabele operatie. Ik kan u enkel meedelen dat de verkoopprijs maximaal 1.500 euro/m² mag bedragen en dat de subsidie maximaal 30% bedraagt, ook al kan de regering die in uitzonderlijke gevallen optrekken tot maximaal 50%.

Voor de privépartners is het bijzonder interessant om met citydev.brussels samen te werken. Citydev.brussels slaagt erin om de appartementen snel te verkopen, waardoor de projectontwikkelaars een voordelige financiering bij de banken kunnen bekomen en zij zeker zijn van de rendabiliteit. Het is dus een win-

Néanmoins, cela ne veut pas dire qu'on doit rester les bras ballants et ne rien faire : là, citydev.brussels a certainement un rôle à jouer. En partenariat avec le secteur privé, il peut bénéficier d'un taux réduit de TVA de 6% grâce à ce concept de politique sociale de construction de logements de la Région. La conséquence concrète de cette mesure est que les acquéreurs d'un logement citydev.brussels sont soumis à ce tarif préférentiel.

Cette réduction du taux de TVA de 21% à 6% permet, d'un point de vue financier, aux acquéreurs de citydev.brussels d'accéder plus facilement à la propriété, d'autant plus que cela diminue le montant à emprunter. Par ailleurs, citydev.brussels ne pratique pas l'effet d'aubaine et ne prend pas d'une main ce qu'il a donné de l'autre : il s'agit d'un gain net.

Ce taux réduit est d'application aussi bien pour les conventions de promotion conclues par citydev.brussels que pour les projets que l'organisme réalise en régie et les appels à projets, qu'il soit propriétaire du terrain ou non. C'est donc très large.

Nous pouvons confirmer que citydev.brussels s'est engagé, pour la période 2013-2018, à mettre 1.000 logements moyens sur le marché. Le contrat de gestion et les objectifs opérationnels orientés le confirment. Cet engagement renouvelé signifie, en effet, une augmentation de 33% du nombre de logements produits.

Le système de charges d'urbanisme auquel il est fait référence n'a pas encore été appliqué. Actuellement, le service public fédéral (SPF) Finances a seulement décidé que le taux de TVA préférentiel de 6% s'applique à citydev.brussels si un subside régional d'investissement est octroyé, que citydev.brussels soit propriétaire du terrain ou non.

Depuis sa création, citydev.brussels a vendu par acte notarié plus de 3.500 logements moyens. Actuellement, citydev.brussels n'a pas encore mis de logements sur le marché dans le cadre du système des charges d'urbanisme.

Le contrat de gestion conclu entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et citydev.brussels stipule que ce dernier peut

winsituatie.

De wederverkoopvoorwaarden zijn dezelfde als voor eigenaars van een woning van citydev.brussels. Sommigen zouden citydev.brussels een voorkooprecht willen verlenen, waardoor een zekere controle op de vroegtijdige doorverkoop kan worden uitgeoefend. Het is niet de bedoeling dat de eigenaar een meerwaarde bij het verkopen van de woning verwezenlijkt, maar de vraag is of een voorkooprecht aan citydev.brussels moet worden verleend om ervoor te zorgen dat een bepaald publiek een middelgrote woning kan aankopen. In geval van verkoop, zelfs met een meerwaarde, bestaat immers het risico dat de nieuwe eigenaar niet hetzelfde profiel meer heeft als de eerste eigenaar.

De verlaging van het btw-tarief is uiteraard een voordeel voor de koper, aangezien hij de eindgebruiker is. Ze heeft bovendien geen invloed op de subsidiëring.

Bij een toepassing van het mechanisme van de stedenbouwkundige lasten moet de privéprojectontwikkelaar minstens 15% gesubsidieerde woningen bouwen. De btw-verlaging geldt enkel voor dat deel van het project waarvoor het gewest subsidies toekent. Op de woningen die tegen een vrije prijs worden verkocht moet 21% btw worden betaald.

De sector staat momenteel nog vrij terughoudend tegenover de stedenbouwkundige lasten.

Voor ons zijn die evenwel een goed middel om een mix te introduceren in privéprojecten. Wij hopen dat de projectontwikkelaars op termijn zullen beseffen dat het interessanter is om die mix van bij het begin in hun project te integreren in plaats van ervoor te moeten betalen.

recourir à l'appel à projets à titre subsidiaire. Ces projets se situeront prioritairement dans l'actuel espace de développement renforcé de logement et de rénovation (EDRLR) - qui sera la future zone de rénovation urbaine (ZRU) du Plan régional de développement durable (PRDD) - et les zones définies par le gouvernement où l'offre de logements moyens est déficitaire, ou pour permettre une mixité fonctionnelle ou une amélioration de la qualité architecturale et urbanistique.

Deux appels à projets ont été lancés au début de cette année : un "petit" porte sur la construction de 3.000 à 9.000m² de logement moyen ; un "grand" porte sur la construction de 9.000 à 17.000m² de logement moyen. Les soumissionnaires doivent introduire leur offre les 27 et 28 avril. Dans le cahier spécial des charges, il leur est demandé d'avoir une option d'achat ou un droit réel sur un terrain. La procédure étant en cours, vous comprendrez que je ne puisse vous en dire davantage.

citydev.brussels précise qu'il s'agit d'une opération économiquement rentable. Nous pouvons seulement signaler que, selon le nouvel arrêté du 26 septembre 2013, le prix de vente moyen maximum est de 1.500 euros/m². L'intervention maximale en subsides est de 30% ; dans des cas exceptionnels et avec l'accord du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, ce pourcentage peut être augmenté, mais sans dépasser 50%.

Pour les promoteurs privés, une collaboration avec citydev.brussels offre plusieurs avantages. En effet, citydev.brussels parvient à réaliser de manière efficace la vente des appartements concernés, ce qui permet aux promoteurs, à leur tour, de conclure des financements avantageux avec les banques. En d'autres termes, une collaboration avec citydev.brussels est une opération gagnant-gagnant. Pour le secteur immobilier, une telle coopération est garante de rentabilité, compte tenu de la rapidité de la commercialisation.

En ce qui concerne les conditions de revente, quelle que soit la méthode de travail, elles sont identiques pour les propriétaires d'un logement citydev.brussels. Elles sont par ailleurs reprises

dans les articles 12 et 13 de l'arrêté bien connu de septembre 2013. On réfléchit encore aujourd'hui à ces conditions de vente. D'aucuns imaginent par exemple de favoriser le rachat du logement par citydev.brussels en cas de revente, ce qui serait une manière d'exercer un certain contrôle en cas de revente anticipée. Il n'est évidemment pas question que le propriétaire réalise une plus-value lors de la revente du bien. Cependant, est-ce pour autant que citydev.brussels doive devenir un acquéreur préempteur, ceci afin de rester conforme à l'esprit initial de ce système, soit permettre à un public adéquat d'acquérir un logement moyen ? En cas de revente, même en cas de captation de plus-value, le nouveau propriétaire risque de ne plus du tout correspondre au profil du premier propriétaire. Je sais que le président de citydev.brussels est en train d'y réfléchir activement.

Quant au taux de TVA, sa réduction constitue évidemment un avantage pour l'acquéreur puisque c'est lui l'utilisateur final du bien. Ce taux de TVA préférentiel ne réduit évidemment pas la masse de subsides.

Pour ce qui est du promoteur privé, dans l’hypothèse de l'application du système des charges d'urbanisme, le promoteur construit, en effet, au moins 15% de logements conventionnés, c'est-à-dire dans notre hypothèse des logements citydev.brussels. Comme mentionné plus haut, le taux de TVA réduit n’est applicable que pour la partie du projet soutenue par la Région par le biais de subsides. En d’autres termes, les logements vendus à prix libre ne bénéficient pas du taux de réduit de TVA.

Concernant le mécanisme des charges, le secteur est quelque peu réticent. Aujourd'hui, on sent qu'il pourrait être plus intéressant pour eux d'intégrer les 15% dès le départ. Certains font état d'autres contraintes qui viendraient se greffer sur cela. Je vous assure que faire des modifications dans ce domaine n'est pas une mince affaire. Tout changement peut avoir des répercussions sur d'autres dispositifs. On devrait presque avoir des simulateurs en grandeur nature pour mesurer l'impact des réformes que l'on souhaite mettre en œuvre.

Pour nous, c'est la meilleure opération. Le pari est

d'introduire une mixité dans des projets à prix libres. C'est beaucoup plus intéressant pour nous car on espère que le promoteur en arrive intégrer ces logements encourageant la mixité dans son projet plutôt que de les payer car, au final, il verra quel est son bénéfice net.

Pour l'instant, quelques dossiers pourraient sortir de terre dans ce nouveau mécanisme. Le cas échéant et par rapport au Cobat, il faudra peut-être affiner. Si on veut atteindre la mixité, c'est ainsi qu'on y parviendra !

Citydev.brussels est évidemment un acteur incontournable. C'est dans les projets également portés par le secteur lui-même que le concept de 15% est introduit. Si cela fonctionne, ce sera une excellente nouvelle. Le gouvernement précédent avait d'ailleurs voulu réaliser la même chose.

De voorzitter.- Mevrouw Désir heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme Désir.

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).- Voor de PS-fractie zijn alle initiatieven die bijdragen tot meer sociale woningen en middelgrote woningen, een opsteker. De voorgaande jaren hebben aangetoond dat het moeilijk is om huisvesting te verwezenlijken, als men geen eigenaar is van de gronden.*

We zullen zien of de twee projecten met citydev.brussels vlug voltooid zijn.

Mme Caroline Désir (PS).- Merci, M. le ministre pour votre réponse. Pour le groupe socialiste, tout ce qui contribuera à produire plus de logements publics - sociaux comme moyens - est bon à prendre, que ce soit via les charges d'urbanisme ou le partenariat avec citydev.brussels. L'on sait à quel point il est difficile de construire du logement, en particulier lorsque l'on ne maîtrise pas le foncier. Les années précédentes sont là pour nous le prouver.

Vous avez bien montré dans votre réponse que l'avantage de la formule sera la rapidité d'exécution. On verra à l'usage et en suivant les deux appels à projets...

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Projectontwikkelaars die eigenaar zijn van een bouwgrond en die een dossier indienen voor de bouw van minstens 15% middelgrote woningen, verdienen onze steun.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Un promoteur intelligent qui possède un terrain à bâtir et dépose un dossier qui comprend les 15% de logements moyens a un projet en or qui mérite toute notre attention et notre diligence. Nous sommes à l'origine de cette législation, il est donc logique que les projets qui s'inscrivent dans cette optique soient soutenus. C'est du partenariat intelligent.

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).- De overheid alleen kan niet de stadsvlucht*

Mme Caroline Désir (PS).- Je partage en partie votre remarque sur le fait que les acteurs

indijken. Dat neemt niet weg dat ze een beleid moet voeren dat tegemoetkomt aan de noden van jonge gezinnen met middeninkomens die in het Brussels Gewest willen blijven wonen. Trouwens, geschikte appartementen zijn gegeerd en de wachtlijsten zijn lang.

Overigens kan het aankoopbeleid hiervoor ook een interessant instrument zijn.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Wij hebben er dus alle belang bij om de appartementen terug te kopen bij voortijdige verkoop, des te meer omdat er weer interesse is om zich in Brussel te vestigen dankzij de nabijheid van handelszaken. Met ons milieu- en veiligheidsbeleid moeten we onze inwoners in Brussel houden.*

De vastgoedmarkt wordt bepaald door vraag en aanbod. Daarom is het moeilijk voor een overheid om daarin te sturen. Met de partnerschappen bieden we een antwoord op de vraag naar middelgrote woningen en interveniëren we in de markt. Het is wel nog te vroeg om te weten of de samenwerking vruchten zal afwerpen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

politiques ne peuvent pas seuls endiguer l'exode urbain, car il existe une tendance naturelle contre laquelle personne ne pourra lutter. Toutefois, il existe de jeunes ménages à revenus moyens qui souhaitent rester en Région bruxelloise, mais qui n'en ont pas la possibilité pour des raisons d'accès au crédit et à la propriété.

Les politiques qui visent à répondre à leurs demandes ont, donc, tout leur sens. D'ailleurs, ces appartements se vendent bien et les listes d'attente sont longues. De telles mesures permettent d'ancrer ces ménages dans la Région pendant quelques années. La revente est une autre question que je n'aborderai pas ici. Les politiques acquisitives sont également intéressantes à cet égard.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il y a donc intérêt à garder les appartements dans notre portefeuille en cas de revente avant terme. Je suis de la génération des maisons à quatre façades dans le Brabant wallon et le Brabant flamand. À l'époque déjà, la seule manière d'acquérir une telle maison consistait à quitter Bruxelles pour s'installer dans ces zones.

Aujourd'hui, certains envisagent de retourner en Région bruxelloise, notamment pour la proximité des commerces. Les zones urbaines ont un avenir et nous devons créer les conditions de ce retour. Le maintien des populations sera encouragé par nos politiques, notamment en matière d'environnement et de sécurité.

Le volet le plus complexe est celui du marché immobilier, globalement libre, qui est régi par la loi de l'offre et de la demande et que les investisseurs portent artificiellement vers le haut. En l'espèce, l'action des pouvoirs publics est plus difficile à mener. Le présent dispositif est une réponse permettant de créer du logement moyen dans les investissements et donc d'intervenir sur ce marché, y compris dans les projets privés, ce qui ne peut être que positif. Toutefois, il est trop tôt pour savoir si ce mécanisme produira pleinement ses effets.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de preventie en het beheer van de vaaronderbrekingen in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Een van de belangrijkste aspecten van het havenbeleid is het onderhoud van het kanaal. In het beheerscontract tussen de Haven van Brussel en het Brussels Gewest is dan ook opgenomen dat de waterweg altijd volledig bevaarbaar moet zijn.*

Dat neemt niet weg dat er ongevallen kunnen gebeuren, waardoor de scheepvaart op het kanaal tijdelijk stilligt. Dat is uiteraard in het nadeel van de haveneconomie.

Hebben we gegevens over het aantal onderbrekingen van de scheepvaart en over de oorzaken en gevolgen ervan? Hoe evolueren die?

De activiteiten langs het kanaal worden alsmaar diverser. Zorgt dat voor meer incidenten op het kanaal zelf?

Welke maatregelen zijn nodig om ervoor te zorgen dat de scheepvaart niet meer wordt onderbroken? Heeft de Haven van Brussel daar specifieke maatregelen voor?

Wanneer er zich toch een incident voordoet waardoor de scheepvaart moet worden stilgelegd, moet in de eerste plaats het havenpersoneel in actie komen. Welke opleiding kreeg het havenpersoneel daarvoor?

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "la prévention et la gestion des interruptions de la navigation au Port de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La politique portuaire se fonde avant tout sur le principe du bon entretien de l'outil de travail qu'est le canal. C'est ainsi que le contrat de gestion qui lie le Port de Bruxelles à la Région consacre l'idée qu'il est essentiel de veiller à une parfaite navigabilité tout le long de la voie d'eau.

Cependant, malgré les mesures prises en matière d'entretien (dragage, examen régulier des écluses, etc.), des accidents peuvent survenir et entraîner des interruptions de la navigation au détriment bien entendu des activités économiques portuaires.

Dispose-t-on d'une évaluation quantitative des interruptions de la navigation, de leurs causes et de leurs conséquences ? Plus précisément, qu'en est-il de l'évolution des données ainsi récoltées ?

Par ailleurs, la cohabitation sans cesse plus grande le long de la voie d'eau, entre les activités économiques et d'autres fonctions plus récréatives, voire de bureaux et de logement, implique-t-elle davantage d'incidents que par le passé ?

Quelles sont les mesures qui doivent être prises pour prévenir ces phénomènes qui conduisent à des interruptions de navigation ? Un programme spécifique est-il arrêté par le Port de Bruxelles en cette matière ?

Sur le terrain, lors d'incidents mineurs ou majeurs

Vinden er regelmatig grootschalige oefeningen plaats? Werkt de haven samen met de politie en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)? Sloot de haven overeenkomsten af met de hulpdiensten?

Een deel van de dotatie van de Haven van Brussel wordt berekend op basis van een bonus-malussysteem. Welke financiële gevolgen hadden de onderbrekingen van de scheepvaart de laatste jaren voor de Haven van Brussel?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- De beheerscontracten bevatten een bonus-malussysteem waarbij de Haven van Brussel een aantal criteria in verband met het beheer van het kanaal, het havengebied en de haven moet naleven.*

Tot 2012 kreeg de Haven van Brussel een bonus van 50.000 euro als de onderbrekingen van het scheepvaartverkeer tot maximaal zestig uur beperkt bleven. Vanaf 2013 werd dat aangepast tot dertig uur.

Het aantal uren dat de scheepvaart op het kanaal stilligt, daalt jaar na jaar.

Er zijn meerdere oorzaken voor de onderbrekingen. Zo is 25% te wijten aan olievervuiling, 20% aan een te grote toevloed van water vanuit Vlaanderen, 20% aan hindernissen op het kanaal en 25% aan onverwachte pannes aan installaties. In 2014 waren er onderbrekingen door werken aan de sluis van Hingene en de instorting van een brug, beide in Vlaanderen.

qui conduisent à une interruption de la navigation, il est évident que ce sont d'abord les membres du personnel du Port qui sont à la manœuvre. Pouvez-vous nous éclairer un peu plus au sujet de la formation de ce personnel qui doit être en mesure d'intervenir en cas de sinistre ?

Des exercices grandeur nature sont-ils régulièrement organisés ? Des partenariats constants sont-ils noués avec les forces de police mais aussi avec le Siamu ? Existe-t-il des protocoles d'accord conclus à l'initiative du Port avec les intervenants de secours lors d'accidents ?

Enfin, je rappelle qu'une partie de la dotation du Port de Bruxelles est sujette à une variable calculée sur la base d'un système de bonus/malus. Ces dernières années, quelles ont été les conséquences financières pour le Port en termes de dotation de la Région à son bénéfice compte tenu des interruptions de la navigation ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les contrats de gestion 2008-2012 et 2013-2018 conclus entre le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale prévoient un système bonus-malus pouvant être alloué au Port lorsque sont rencontrés certains critères relatifs à la gestion de la voie d'eau, le domaine portuaire et le port.

La prévention et la gestion des interruptions de la navigation bénéficient de cette mesure sous la forme d'un bonus annuel d'une valeur de 50.000 euros. Ce bonus était dû jusqu'en 2012 pour des durées d'interruption de la navigation inférieure ou égale à 60 heures. Cette contrainte a été revue en 2013 à un maximum de 30 heures.

À titre d'exemple, la somme des heures des interruptions imprévues de la navigation en 2012 était de 44 heures et 22 minutes. En 2013, elle était de 21 heures et 38 minutes et, en 2014, de 15 heures et 53 minutes. Nous pouvons ainsi aisément remarquer que les heures cumulées d'interruption de navigation diminuent d'année en année.

De Haven van Brussel heeft samenwerkingsovereenkomsten met de verschillende Brusselse hulpdiensten. Olie en lichamen worden in samenwerking met de DBDMH opgeruimd. In ruil daarvoor kan de DBDMH bepaalde zones in het havengebied als oefenterrein gebruiken.

Na de overstromingen van november 2010 werkten de drie gewesten een informatiesysteem uit, zodat ze tijdig maatregelen kunnen nemen om een hoogwaterstand op het kanaal op te vangen.

Op het kantoor van de havenmeester is er 24 uur per dag een technische wachtdienst, die bij onverwachte panne aan de haveninfrastructuur snel de nodige informatie voor een interventie aan het personeel met wachtdienst kan doorgeven.

Daarnaast onderhoudt de haven nauwe contacten met de lokale en de federale politie. Die diensten kunnen snel veiligheidsmaatregelen treffen, waardoor de interventietijd bij incidenten op het kanaal beperkt blijft.

Het havenpersoneel en de politiediensten patrouilleren overigens regelmatig samen op het kanaal.

De Haven van Brussel nam een aantal preventieve maatregelen. Dankzij het plaatsbepalingssysteem op basis van de genummerde meerpalen langs het kanaal kan de Haven heel snel zien in welke zone een interventie nodig is. Ze plaatste ook een groot aantal camera's, waardoor ze in real time informatie kan doorgeven. Ten slotte ruimt een schoonmaakschip het merendeel van de gevaarlijke voorwerpen die in het water drijven, op.

Het havenpersoneel krijgt opleidingen voor uiteenlopende taken. Bovendien kan het psychologische ondersteuning van een externe preventiedienst krijgen.

De totale duur van de onderbrekingen van de scheepvaart neemt af. Daaruit kunnen we besluiten dat de inspanningen van de Haven vruchten afwerpen.

Les causes de ces interruptions sont diverses. Les plus importantes sont dues, pour 25%, à des pollutions d'hydrocarbures et à leur dispersion, pour 20% à des arrivées d'eau excessives en provenance de la Flandre au sud de Bruxelles, pour 20% à la présence d'obstacles dans le canal - objets de grand volume, tentatives de suicide, cadavres... - et enfin, pour 25%, à des pannes imprévues des installations. Notons qu'en 2014, des interruptions ont été causées par des travaux à l'écluse d'Hingene, en Flandre, et à l'affaissement d'un pont en Flandre.

Des accords existent avec les différents services de secours bruxellois. Les interventions sur les pollutions et l'enlèvement des cadavres se font en collaboration avec le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) et les pompiers de Bruxelles, en échange de l'utilisation de certaines zones du domaine portuaire comme terrain d'exercice. Une chaîne d'information sur les crues a été mise en place entre les trois Régions dès les conclusions des inondations de novembre 2010, ce qui donne le préavis suffisant pour prendre les mesures nécessaires à absorber un excédent d'eau sur le canal. Enfin, le service de garde technique du port intervient plus rapidement sur les pannes imprévues de l'infrastructure portuaire grâce à une permanence 24 heures sur 24 au niveau de la capitainerie, qui fournit les informations nécessaires en temps réel au service technique et/ou au personnel de garde.

Le Port entretient également des contacts étroits avec les polices locale et fédérale, ce qui lui permet de raccourcir les temps d'intervention des différentes disciplines concernées lors de calamités ou d'événements malheureux sur le canal, ceci par la mise en œuvre rapide de dispositifs de sécurité.

De nombreuses patrouilles sur le canal sont d'ailleurs effectuées par le personnel portuaire en présence de policiers locaux ou fédéraux.

De nombreuses mesures préventives ont été prises en dehors des procédures d'information avec les autres Régions et les institutions bruxelloises, comme :

- la mise en place d'un système de positionnement par rapport au canal grâce aux bittes d'amarrage,

numérotées par zone, qui fait gagner énormément de temps dans la détection des zones où il s'agit d'intervenir ;

- la présence de nombreuses caméras gérées par le port, qui permet de renseigner en temps réel ;

- les interventions d'un bateau de nettoyage qui enlève la plupart des objets flottants dangereux de la surface de l'eau.

Le personnel du port est formé à ces différentes tâches : le service opérationnel directement concerné reçoit, en base régulière, des cours de premiers soins, d'utilisation de matériel anti-incendie, des instructions particulières sur le ramassage des déchets et l'utilisation des moyens de dispersion de pollutions,… Il peut, en outre, si nécessaire, bénéficier d'un suivi psychologique du service externe de prévention du port.

La forte diminution de la durée des interruptions de navigation a démontré, à souhait, que les efforts du Port en la matière sont efficaces, à propos et payants.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Gelukkig neemt het aantal incidenten verder af. Dat is belangrijk voor de rentabiliteit en de prestaties van het kanaal en de Haven van Brussel.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je me réjouis du fait que les incidents et interruptions de navigation sont de plus en plus réduits d'année en année. C'est un enjeu important en termes de rentabilisation et de performance de cet outil important que constituent le canal de Bruxelles et le Port de Bruxelles.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-

INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES,

AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de liften en de bewaring van het erfgoed".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "les ascenseurs en matière de conservation du patrimoine".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het goederentransport via het spoor in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De Haven van Brussel publiceerde cijfers over de trafiek van het jaar 2013. Die is toegenomen, onder meer door de sterke stijging van de export van grond.*

Volgens de cijfers van de Haven van Brussel is het containervervoer per schip afgenomen sinds er een nieuwe uitbater is. Het zou interessant zijn om te weten waarom bepaalde maatschappijen geen

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "le trafic des marchandises par rail au Port de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le Port de Bruxelles a publié les chiffres du trafic par voie d'eau pour l'année 2013. La légère progression du trafic propre tient essentiellement en un trafic accru à l'exportation de terres qui a quadruplé en 2014 par rapport à 2013.

Une zone d'ombre subsiste, c'est celle du trafic de conteneurs qui continue à décroître depuis la reprise des activités par un nouvel exploitant. À

containers meer per schip laten vervoeren en welke maatregelen werden genomen om die tendens tegen te gaan. De containerterminal is aangesloten op het spoorwegnet, maar in de cijfers van de haven vinden we niets terug over spoorwegvervoer.

Welke maatregelen heeft de Haven van Brussel genomen om het containervervoer nieuw leven in te blazen? Hoeveel financiële steun heeft de uitbater van de containerterminal in 2014 ontvangen? Hoeveel containers werden via het spoor van en naar de containerterminal gevoerd?

Hebben de ondernemingen ook gebruikgemaakt van spoorwegvervoer vanaf de Haven van Brussel, zonder daarbij een beroep te doen op de containerterminal? Welke goederen werden per trein vervoerd?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Er kwam een nieuwe uitbater om de toekomst van de containerterminal veilig te stellen. Het gaat immers om belangrijke infrastructuur voor de ontwikkeling van een transportmodel dat gebruikmaakt van de waterwegen voor de bevoorrading van Brusselse bedrijven.*

De overgangsfase begon in juli 2013 en werd verlengd om allerlei redenen, zoals de grote drukte in de Antwerpse terminals. Daar wordt immers voorrang gegeven aan grote containerschepen, waardoor binnenvaartschepen soms uren of zelfs dagen moeten wachten. Op die

cet égard, il serait intéressant de connaître les trafics qui ont été perdus au cours des deux dernières années et les mesures prises pour recouvrer les marchés perdus.

Le terminal à conteneurs au Port de Bruxelles est également pourvu d'un raccordement au réseau ferroviaire lui conférant une réelle possibilité de plurimodalité (eau, route, rail). Le faisceau des voies a fait l'objet d'une réorganisation permettant un accès plus aisé aux installations portuaires en diminuant les manœuvres des convois.

On peut s'étonner de ne trouver dans les chiffres communiqués par le Port aucune donnée se rapportant au trafic par rail traité sur les installations du Port de Bruxelles ni avoir de synthèse des efforts accomplis dans ce secteur complémentaire.

Quelles sont les mesures prises par le Port pour recouvrer les trafics perdus de conteneurs ? Quelle a été l'importance de l'aide financière apportée à l'exploitant du terminal à conteneurs en 2014 ? Quelle a été l'importance du trafic par rail traité au terminal plurimodal à conteneurs installé au Port de Bruxelles ?

Les entreprises ont-elles recouru au transport par rail au départ du Port de Bruxelles mais en dehors des installations du terminal à conteneurs ? Dans l'affirmative, quelles ont été les marchandises transportées par rail ?

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La décision du Port de changer d'opérateur pour le terminal à conteneurs est motivée par la volonté de conserver une perspective d'évolution la plus dynamique et ouverte possible. Il s'agit en effet d'une infrastructure de pointe dans le développement du transfert modal vers la voie d'eau et l'approvisionnement des entreprises bruxelloises, une part importante des flux mondiaux de marchandises autres que les vracs étant conteneurisés.

La phase de transition entamée en juillet 2013 a été prolongée par plusieurs facteurs exogènes, à commencer par la congestion sans cesse aggravée

manier is het moeilijk om op tijd te leveren.

Ook de groeiende concurrentie van het wegtransport schaadt de concurrentiekracht van het vervoer over de waterwegen. In tegenstelling tot Antwerpen en Rotterdam krijgt Brussel niet zozeer concurrentie van andere containerterminals, maar veeleer van het wegvervoer, dat vaak sneller kan leveren. Het is ook een van de redenen waarom containertransport over het water wordt gesubsidieerd. Voor het equivalent van 12.514 containers dat vorig jaar in de voorhaven werd overgeslagen, werd in totaal 185.062,5 euro subsidie betaald. Door de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens zou de toestand moeten verbeteren.

De talrijke en soms langdurige onderbrekingen van de scheepvaart op het kanaal richting Willebroek, als gevolg van werken aan sluizen en een zwaar ongeval, hebben het vervoer per schip ook niet betrouwbaarder gemaakt.

Bovendien had de overname van de Cargovil-terminal een daling van de volumes uit het noorden van de hoofdstedelijke zone tot gevolg. Dat was maar een klein deel van het volume, maar het droeg niettemin bij tot het eindresultaat.

Ten slotte hebben ook de ebola-epidemie in West-Afrika en de veranderingen op andere Afrikaanse markten de export parten gespeeld.

Na enkele moeilijke maanden neemt de overslag in de Brusselse terminal echter weer toe. Januari 2015 was een van de beste maanden sinds de opening van de terminal in 2004.

Sinds de liberalisering van het spoorwegtransport en de interne reorganisatie bij de NMBS is het heel moeilijk om van de Haven van Brussel betrouwbare cijfers te krijgen over de volumes die de havenbedrijven per spoor vervoeren. Blijkbaar is Global transport and logistics het enige bedrijf dat nog bevoorraad wordt via het spoor. Ceres gooide de handdoek in 2013 in de ring na leverings- en serviceproblemen.

De nieuwe terminalexploitant wil het containervervoer per spoor uitbouwen, maar ondervindt moeilijkheden bij de zoektocht naar

des terminaux anversois, dont l'ordre de préséance continue de défavoriser les navettes fluviales vers les terminaux intérieurs, malgré les efforts du Port d'Anvers lui-même et de certains opérateurs anversois pour soulager les affréteurs fluviaux. En effet, les portiques à conteneurs traitent en priorité les grands porte-conteneurs transocéaniques, dont les délais à l'entrée sont très aléatoires et la sortie toujours précipitée, contraignant les barges à attendre leur tour durant des heures voire des jours. Dans ces conditions, les opérateurs fluviaux ont des difficultés à garantir le délai de livraison des conteneurs qui leur sont confiés, contrairement aux opérateurs routiers dont les conteneurs sont manutentionnés par d'autres engins et ne connaissent pas les mêmes retards.

Ensuite, d'une manière plus générale, la concurrence exacerbée de la route nuit à la compétitivité du transport par voie d'eau. Contrairement aux ports côtiers tels qu'Anvers et Rotterdam, Bruxelles n'est pas tant en concurrence avec d'autres terminaux intérieurs qu'avec la route, qui assure des livraisons plus rapides et à des prix moindres, grâce au cabotage et à une grande mobilité des chauffeurs routiers, notamment. C'est ce qui justifie, en particulier aux yeux de la Commission européenne, l'existence d'un subside bruxellois au transport des conteneurs par voie d'eau. Les 12.514 unités de mesure de la taille d'un conteneur traitées en 2014 sur le terminal de l'avant-port représentent une subvention globale de 185.062,5 euros. Cependant, la tarification kilométrique des poids lourds en Belgique et à Bruxelles devrait contribuer à rétablir la situation.

Les nombreuses et parfois longues interruptions de la navigation sur la partie flamande du canal de Bruxelles à l'Escaut (à cause de travaux aux écluses et un accident grave) ont également mis à mal la fiabilité de la navette fluviale, la rapidité d'acheminement étant beaucoup plus sensible pour les conteneurs que pour les autres trafics portuaires.

Par ailleurs, la reprise de l'exploitation du terminal de Cargovil a entraîné une perte de volumes en provenance du Nord de la zone métropolitaine. Certes, cela ne représentait qu'une part minoritaire des trafics mais contribuait néanmoins au résultat final.

een lokaal vervoerbedrijf dat containers naar Brussel wil brengen.

Goederenvervoer per spoor is niet rendabel voor minder frequente transporten en door de economische structuur van Brussel kunnen er geen volledige goederentreinen samengesteld worden, behalve dan voor Audi, het enige bedrijf dat buiten de havenzone gebruik maakt van goederenvervoer per spoor.

Nochtans is er op relatief korte termijn vraag naar spoorvervoer, onder andere bij het Europees Centrum voor fruit en groenten (ECFG), dat nu een aanzienlijk deel van zijn goederen via de weg geleverd krijgt. Bij het gebouw van de vroegmarkt ligt oude spoorweginfrastructuur, maar die wordt om allerlei redenen niet gebruikt.

Het gewest heeft de ambitie om op de terreinen van Schaarbeek-Vorming een belangrijke logistieke hub te ontwikkelen door de combinatie van spoor-, water- en wegvervoer.

Enfin, l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest et, dans une moindre mesure, l'évolution de certains autres marchés africains ont entravé les exportations vers ces pays, qui constituaient des débouchés importants pour l'un des plus gros utilisateurs du terminal de l'avant-port.

Après quelques mois difficiles, les volumes manutentionnés sur le terminal bruxellois sont cependant de nouveau repartis à la hausse, avec un mois de janvier 2015 parmi les meilleurs enregistrés depuis sa mise en service en 2004.

Depuis quelques années, du fait de la libéralisation du rail marchandises d'une part et de la réorganisation interne de la SNCB d'autre part, il est devenu très difficile au Port de Bruxelles d'obtenir des chiffres fiables des volumes ferroviaires générés par les entreprises portuaires. À sa connaissance, seul le logisticien Global transport and logistics (DSV) recourt encore actuellement au rail pour son approvisionnement, Ceres ayant jeté l'éponge en 2013, apparemment en raison de problèmes de fiabilité et de qualité des services rendus.

Le nouvel exploitant du terminal à conteneurs est effectivement intéressé dans le développement de trafics ferroviaires conteneurisés, mais se heurte notamment à la difficulté de trouver un opérateur de proximité décidé à assurer le transport de ces conteneurs jusqu'à Bruxelles.

La rentabilité du transport ferroviaire de marchandises est en effet difficile à obtenir pour des trafics diffus, et la structure économique de Bruxelles ne lui permet pas de proposer des trains complets, sauf dans le cas d'Audi, seul utilisateur du rail fret à Bruxelles hors zone portuaire.

Il existe cependant une demande des chargeurs pour pouvoir bénéficier, à plus ou moins court terme, d'un service ferroviaire de qualité. C'est le cas du Centre européen de fruits et légumes à Bruxelles (CEFL), dont une part significative des produits entrants provient du sud de l'Europe par route. L'existence de liaisons ferroviaires entre ces origines et Rungis, près de Paris, pour le même type de produits, frais en l'occurrence, démontre la faisabilité technique, voire économique, de ce transfert modal.

C'est d'ailleurs tout le sens du cluster logistique et économique que la Région entend implanter sur Schaerbeek-Formation. Une étude menée par Stratec en 2011 pour le compte de la Région en a d'ailleurs établi la pertinence. Cette question de fret ferroviaire est importante et vous avez raison de la mettre en évidence.

Lors d'une visite, j'ai constaté que le bâtiment abritant le marché matinal était desservi par une ancienne structure ferroviaire. Celle-ci n'est pas utilisée pour des raisons diverses raisons dont personne ne veut assumer la responsabilité, sachant que la responsabilité majeure revient à la SNCB.

La Région ambitionne de développer un pôle logistique majeur sur le site de Schaerbeek-Formation par la revalorisation de la complémentarité ferroviaire, fluviale et routière dont dispose le site. Nous devons tendre vers cet objectif si nous souhaitons être concurrentiel dans ces modes de transport.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De aansluiting op het spoornet heeft veel potentieel. Misschien is zo'n operatie nu technisch moeilijk haalbaar, maar spoorwegvervoer speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van de kanaalzone. Zelfs al gaat het om een zeer technische materie waarvoor we in deze commissie geen definitieve oplossing kunnen vinden, toch moeten we meer aandacht besteden aan dit thema.*

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ces dernières années, la connexion au rail a été évoquée à de multiples reprises dans une autre commission. J'ai régulièrement interrogé Mme Grouwels à ce sujet sous la précédente législature. Il existe tout un potentiel qui est aujourd'hui peut-être difficile à mettre en œuvre techniquement, mais qui représente un enjeu important pour le développement du canal. Or, on en est toujours à tâtonner depuis plusieurs années. Nous avons pourtant là un des éléments qui permettra de répondre à cet enjeu de développement économique dans notre Région et de mise en capacité accrue du transport de marchandises via le canal.

Cette interconnexion au rail a toujours posé des difficultés ponctuelles, voire plus structurelles, sur lesquelles les différents gouvernements ont buté. Même si la matière est très technique et qu'on ne peut y apporter des réponses définitives dans cette commission, nous devons réserver une attention plus particulière à cet élément afin d'apporter les réponses nécessaires et passer outre les difficultés

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het openstellen van ongebruikte daken van openbare gebouwen".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De meeste Brusselaars kennen de plekjes die het verschil maken in de stad. Het gaat niet alleen om parken en openbare pleinen, maar ook om torens en daken van hoge gebouwen, zoals Parking 58, de basiliek van Koekelberg, de Koninklijke Bibliotheek van België of het Muziekinstrumentenmuseum.

Die plekken hebben een grote emblematische waarde, niet alleen voor Brusselaars, maar ook voor toeristen. Ze hebben een enorme aantrekkingskracht op de bevolking en versterken de leefbaarheid en het welbevinden in de stad. Daarnaast ondersteunen zulke plekken ook de nationale en internationale uitstraling van de stad. Ze vormen vaak letterlijk en figuurlijk een hoogtepunt bij een bezoek aan Brussel.

Het is een goede zaak dat de regering zich geëngageerd heeft om meer zulke plekken te creëren. In het regeerakkoord staat dat ze de mogelijkheid zal onderzoeken om ongebruikte daken van openbare gebouwen en - als de eigenaar daarmee instemt - van privégebouwen om te

régulièrement évoquées ces dernières années.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "l'ouverture au public des toits inutilisés des bâtiments publics".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- La plupart des Bruxellois connaissent les lieux emblématiques que sont les toits de grands bâtiments, comme le Parking 58, la basilique de Koekelberg, la Bibliothèque royale de Belgique ou le Musée des instruments de musique. Ils exercent un fort pouvoir d'attraction sur les gens et contribuent au rayonnement national et international de la ville.*

L'accord de gouvernement, stipule que le gouvernement examinera la possibilité de transformer les toits inutilisés de bâtiments publics - et privés, si leur propriétaire est d'accord - en jardins, équipements horeca ou lieux publics. Le gouvernement va en outre examiner comment octroyer, lors de la délivrance du permis d'urbanisme, le statut d'espace public aux toits des nouveaux immeubles tours pour les rendre obligatoirement accessibles au public.

Où en est la mise en œuvre de cette partie de l'accord de gouvernement ? Qu'avez-vous entrepris ? Cherchez-vous des partenaires et des

vormen tot een tuin, horecavoorziening of openbare plaats. Daarnaast wil de regering onderzoeken hoe, in de fase van de stedenbouwkundige vergunning, de daken van nieuwe Brusselse torengebouwen het statuut van 'openbare ruimte' kunnen krijgen zodat ze verplicht voor het publiek toegankelijk worden.

Hoever staat de uitvoering van die passage uit het regeerakkoord? Welke stappen hebt u al ondernomen? Bent u op zoek naar partners en mogelijkheden? Werkt u aan een wetgevend kader? Wordt de bouwmeester daarbij betrokken?

Welke projecten rond openbare toegankelijkheid lopen er op dit moment? Hoe staat het met de toren van UP-site? Ook de plannen voor Parking 58 zijn niet helemaal duidelijk.

lieux ? Travaillez-vous à l'élaboration d'un cadre légal ? Le maître-architecte est-il impliqué ?

Quels projets relatifs à l'accessibilité publique sont-ils en cours ? Où en est la tour UP-site ? Les projets pour le Parking 58 ne sont pas très clairs.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- In de gewestelijke beleidsverklaring staat dat de mogelijkheid onderzocht zal worden om ongebruikte daken van openbare gebouwen en, met het akkoord van de eigenaar, ook van privé-gebouwen om te vormen tot tuinen of horecazaken.

Ik kan u bevestigen dat de regering het idee zeer genegen is om de Brusselaars toegang te verlenen tot zulke symbolisch belangrijke plaatsen. Ik ben het overigens met u eens dat dergelijke plaatsen bijdragen tot de toeristische aantrekkingskracht van Brussel.

In het kader van de concrete inrichting staan wij steevast voor dezelfde uitdaging, of het nu gaat om een restaurant, een openbare plek of een moestuin. We moeten rekening houden met een reeks vereisten op het vlak van veiligheid, beheer, vrije toegang enzovoort. In het geval van privé-eigendommen zijn er nog veel meer vereisten.

Daarnaast is er nog de kwestie van de financiering van de kosten om de daken toegankelijk te maken en in te richten. Stedenbouwkundige lasten kunnen een gedeeltelijke, maar geen volledige oplossing bieden voor die financiering.

Ook de bodembestemming vormt een mogelijk

M. le président.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- La déclaration de politique régionale prévoit d'examiner la possibilité de transformer les toits inutilisés de bâtiments publics - et de bâtiments privés si leur propriétaire est d'accord - en jardins ou établissements horeca.*

Le gouvernement est très enclin à donner accès aux Bruxellois à ces lieux symboliques. En outre, j'estime comme vous que ces lieux contribuent à l'attractivité touristique de Bruxelles.

Dans le cadre de l'aménagement concret de ces espaces, nous devons tenir compte des contraintes de sécurité, de gestion, de libre accès, etc. Le financement des accès et de l'aménagement des toits pose également question, et les charges d'urbanisme peuvent y contribuer, mais pas le couvrir. L'affectation du sol constitue également un obstacle potentiel, surtout si on veut y installer de l'horeca. Ces questions sont à l'étude au sein de mon administration.

Dans le cadre de la révision du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), j'ai suggéré d'étudier la possibilité d'introduire, au stade du permis d'urbanisme, l'attribution du statut d'espace public aux toits des nouvelles tours. Nous serons également attentifs à cela lors de la

struikelblok. Dat is vooral het geval wanneer men een restaurant of café wil inrichten.

Mijn administratie is momenteel al die zaken aan het bestuderen. Verder heb ik voorgesteld om bij de herziening van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO), waar wij volop mee bezig zijn, de mogelijkheid te bestuderen om daken van nieuwe torengebouwen reeds in de fase van de stedenbouwkundige vergunning het statuut van openbare ruimte te geven. Wij zullen aan deze beleidsverbintenis ook bijzondere aandacht schenken bij de herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), die binnenkort van start gaat.

Het restaurant op het dak van het Muziekinstrumentenmuseum is inmiddels alom bekend. Dat restaurant hoort bij het museum en wordt dus als een horecavoorziening beschouwd. Verder hebben we in een recent verleden beslist dat de bovenste verdieping van UP-site, die was voorzien als een terras zonder bestemming, verplicht toegankelijk zou worden voor het publiek. Nog recenter hebben we een vergunning verstrekt voor het paviljoen op de ITT-toren en beslist dat het moet worden beschouwd als een vergaderzaal die bij het kantoorgebouw hoort. In feite is het dus ook kantoorruimte.

Momenteel bestudeert de administratie geen enkele vergunningsaanvraag voor een nieuw torengebouw met een panoramisch uitzicht voor het publiek. Dat neemt niet weg dat wij al contacten hebben gehad met bepaalde aannemers, die graag activiteiten willen ontwikkelen op een dak.

Wat de rol van de bouwmeester betreft, verwijs ik u andermaal naar de oriëntatienota die hij binnen zes maanden na de aanvang van zijn mandaat moet laten goedkeuren. Binnen enkele maanden zullen we daarover met de bouwmeester een debat houden in de commissie.

Het gebruik van daken sluit aan bij de strategie voor stadsverdichting. Als speler die de verdichte stad mee vorm moet geven, kan de bouwmeester erop toezien dat er bij de projecten die hij begeleidt en kadert, ernstig nagedacht wordt over het gebruik van de daken. Er mag echter geen verwarring heersen over de rol die hij in dat

prochaine révision du Règlement régional d'urbanisme (RRU).

Le restaurant surmontant le Musée des instruments de musique appartient au musée et il est considéré comme un équipement horeca. Récemment, nous avons imposé que le dernier étage de la tour UP-site, qui était sans affectation, soit accessible au public. Et plus récemment, nous avons délivré un permis pour le pavillon situé au sommet de la tour ITT et décidé qu'il devait être considéré comme une salle de réunion appartenant à l'immeuble de bureaux, et donc comme du bureau.

Aucune demande de permis pour un nouvel immeuble tour disposant d'un belvédère pour le public n'est en cours d'instruction auprès de l'administration. Mais nous avons déjà eu des contacts avec certains entrepreneurs désireux de développer des activités sur les toits.

Concernant le rôle du maître-architecte, je vous renvoie à la note d'orientation qu'il devra faire approuver dans les six mois après le début de son mandat. Nous aurons donc un débat à ce propos avec le maître-architecte dans quelques mois.

L'usage des toits est un élément de la stratégie de densification de la ville. En tant qu'acteur devant donner forme à la ville densifiée, le maître-architecte pourra veiller à ce que l'usage des toits fasse l'objet d'une réflexion architecturale et urbanistique approfondie dans les projets qu'il accompagne.

Actuellement, le toit du Parking 58, qui appartient à un propriétaire privé, n'est pas conçu comme une terrasse publique. Et le projet en cours d'instruction prévoit d'implanter des logements aux étages supérieurs et pas de rendre ce toit accessible au public. La demande de permis est gérée par la Ville de Bruxelles.

Nous ne disposons pas encore d'outils nous permettant de contraindre un propriétaire privé à aménager l'accès public aux toits.

verband speelt. De bouwmeester zal zich toeleggen op het architecturale en stedenbouwkundige aspect van het gebruik van daken, maar daarbij geen globale benadering hanteren. Anders zou hij immers afwijken van zijn hoofdopdracht, die erin bestaat te waken over de kwaliteit van de architectuur en de stedenbouw.

Ik wijs erop dat Parking 58 aan een privé-eigenaar toebehoort. Op dit ogenblik is het een openbare parking met een publiek toegankelijk dak, dat echter niet als openbaar dakterras ontworpen is. In het nieuwe project, dat momenteel bestudeerd wordt, staan geen plannen om het dak publiek toegankelijk te maken. Er zouden woningen komen op de bovenste verdiepingen. De vergunningsaanvraag, die een effectenstudie omvat en volgens de oude procedure onderzocht wordt, wordt niet door het Brussels Gewest maar door de stad Brussel behandeld. Op dit ogenblik beschikken we nog niet over de nodige instrumenten om privé-eigenaars te kunnen verplichten zich te houden aan de eisen inzake toegankelijkheid die gepaard gaan met het openstellen van daken voor het publiek.

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik volg het dossier zeker verder op en zal er binnen enkele maanden op terugkomen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je suivrai le dossier et j'y reviendrai dans quelques mois.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

betreffende "de uitvoering van de ordonnantie van 25 april 2014 tot wijziging van de ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening".

De voorzitter.- Aangezien de indiener zijn vraag heeft gesteld in het kader van de interpellatie van mevrouw Marion Lemesre betreffende "de wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening betreffende de handelsvestigingen", en de minister-president erop heeft geantwoord, is deze vraag doelloos geworden.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de opportuniteit van de steun van het Gewest aan de 'Biertempel' in Brussel"

De voorzitter.- Op verzoek van de minister-president, wordt de mondelinge vraag verschoven naar de volgende vergadering.

_____

concernant "l'exécution de l'ordonnance du 25 avril 2014 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire".

M. le président.- L'auteur ayant posé sa question dans le cadre de l'interpellation de Mme Marion Lemesre concernant "la modification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire relative aux implantations commerciales", et le ministre-président y ayant répondu, la question est considérée comme sans objet.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'opportunité du soutien de la Région au 'Temple de la Bière' à Bruxelles".

M. le président.- À la demande du ministre-président, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

_____