

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

19 JUIIN 2013

---

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**de la Région de Bruxelles-Capitale  
instituant un cadre en matière  
de planification de la mobilité et  
modifiant diverses dispositions  
ayant un impact en matière de mobilité**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la Commission  
de l'Infrastructure, chargée des Travaux  
publics et des Communications

par Mme Brigitte DE PAUW (N)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, M. Hervé Doyen, Mme Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

*Membres suppléants* : Mme Olivia P'tito, M. Arnaud Pinxteren, Mmes Els Ampe, Elke Roex, Annemie Maes.

*Autres membres* : Mme Nadia El Yousfi, M. Ahmed Mouhssin.

---

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-371/1 – 2012/2013 : Proposition d'ordonnance.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2012-2013

19 JUNI 2013

---

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
tot vaststelling van een kader inzake  
mobiliteitsplanning en tot wijziging  
van sommige bepalingen die een impact  
hebben op het vlak van mobiliteit**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de Commissie  
voor de Infrastructuur, belast met  
Openbare Werken en Verkeerswezen

door mevrouw Brigitte DE PAUW (N)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervangers* : mevr. Olivia P'tito, de heer Arnaud Pinxteren, mevr. Els Ampe, mevr. Elke Roex, mevr. Annemie Maes.

*Andere leden* : Mevr. Nadia El Yousfi, de heer Ahmed Mouhssin.

---

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-371/1 – 2012/2013 : Voorstel van ordonnantie.



## I. Exposé introductif de Mme Els Ampe, coauteure de la proposition

Mme Els Ampe a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Aujourd’hui nous votons la troisième et très importante réforme dans le cadre de la réforme bruxelloise. La volonté de réformer Bruxelles a été exprimée tant dans l’accord de gouvernement 2009 du Gouvernement bruxellois que dans l’accord Papillon du Gouvernement fédéral.

Un volet important et sensible de cette réforme concerne la mobilité. La proposition d’ordonnance qui nous est soumise aujourd’hui n’a pu voir le jour que grâce à la détermination des huit partis qui ont pris part à la réforme.

Je tiens à remercier les huit partis, et en particulier leurs représentants, M. Pesztat, Mme Roex, Mme Fremault, Mme Maes et M. Vervoort, pour la collaboration très fructueuse, ainsi que tous les commissaires ici présents, qui, je l’espère, voteront cette réforme avec beaucoup d’enthousiasme.

Les changements qui nous sont présentés aujourd’hui ne sont pas des moindres.

Premièrement, on élaborera un plan régional de mobilité qui sera traduit dans une ordonnance-cadre.

Deuxièmement, les communes élaboreront leurs plans de mobilité en conformité avec le plan régional de mobilité et ils seront ensuite approuvés par la Région. Les plans communaux de mobilité seront au plan régional de mobilité ce que les plans particuliers d’affectation du sol sont au plan régional d’affectation du sol.

L’intérêt général prévaut. On supprimera les contradictions entre plans communaux de mobilité ou entre les plans communaux et le plan régional de mobilité.

Troisièmement, les aménagements des voiries devront être conformes au plan régional de mobilité. L’Administration de l’Équipement et des Déplacements se chargera du contrôle. ».

## II. Discussion générale

Mme Brigitte De Pauw explique que le groupe CD&V se réjouit vivement de cette ordonnance mobilité prise dans le cadre de la sixième réforme de l’État. Il s’agit d’une nouvelle avancée majeure sur la voie d’une vision régionale globale en matière de mobilité.

## I. Uiteenzetting van mevr. Els Ampe, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie

Mevrouw Els Ampe heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

« Vandaag stemmen we over de derde en zeer belangrijke hervorming in het kader van de Brusselse stadshervorming. Zowel in het regeerakkoord van 2009 van de Brusselse Regering als in het vlinderakkoord van de federale Regering werd de wil uitgedrukt om Brussel te hervormen.

Een belangrijk en gevoelig onderdeel daarvan is de mobiliteit. Het voorstel van ordonnantie dat hier vandaag voorligt, kon er alleen maar komen dankzij de inzet van de acht partijen die aan de hervorming deelnamen.

Ik wil alle acht partijen en meer specifiek hun vertegenwoordigers de heer Pesztat, mevrouw Roex, mevrouw Fremault, mevrouw Maes en de heer Vervoort danken voor de zeer vruchtbare samenwerking, alsook alle commissieleden hier aanwezig die hopelijk met veel enthousiasme de hervorming zullen goedkeuren.

De veranderingen die vandaag voorliggen, zijn niet min.

Ten eerste zal een gewestelijk mobiliteitsplan opgesteld worden dat vertaald is in een kaderordonnantie.

Ten tweede zullen de gemeenten hun mobiliteitsplannen opstellen in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan en zullen ze door het Gewest goedgekeurd worden. De gemeentelijke en gewestelijke mobiliteitsplannen zullen zich tot elkaar verhouden zoals het gewestelijk bestemmingsplan tot de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Het algemeen belang staat voorop. Tegenstellingen tussen gemeentelijke mobiliteitsplannen onderling of tussen gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen weggewerkt worden.

Ten derde zullen de wegenwerken conform het gewestelijk mobiliteitsplan moeten zijn. Het Bestuur Uitrusting en Vervoer zal instaan voor de controle. ».

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Brigitte De Pauw legt uit dat de CD&V-fractie heel verheugd is met deze mobiliteitsordonnantie in het kader van de zesde staatshervorming. Het gaat om een nieuwe belangrijke stap naar een algemene gewestelijke mobiliteitsvisie.

Il est évident qu'avec elle, nous optons pour un Bruxelles résolu, qui ose poser des choix clairs afin de relever les défis de mobilité qui se poseront à nous les prochaines années. Avec un gagnant évident : le Bruxellois.

L'ordonnance prévoit l'élaboration (en concertation étroite avec les différentes communes bruxelloises) d'un plan régional de mobilité qui devra ensuite être mis en œuvre par le biais des dix-neuf plans communaux de mobilité. L'objectif ici est d'instaurer une coordination plus étroite entre les politiques communales et régionale de mobilité. C'est de cette seule façon qu'on pourra assurer une gestion cohérente de la mobilité dans l'ensemble de la Région et entre les différentes communes.

Par le biais du plan régional de mobilité, la Région pourra fixer le cadre au sein duquel les communes pourront définir leur politique. Avec cette ordonnance, la Région dispose des instruments pour aborder les grands problèmes préoccupants de mobilité sous un angle urbain, et elle pourra désormais également l'exiger. Il ne faut toutefois pas que cela débouche sur un conflit avec les différentes communes. On doit tendre vers une situation gagnant-gagnant où l'intérêt général prévaut pour le Bruxellois. Néanmoins, en cas de carence des communes, la Région doit pouvoir s'y substituer.

Cohérence et coordination renforcées sont les maîtres mots de cette ordonnance mobilité.

L'ordonnance ne prévoit pas seulement l'élaboration d'un plan régional de mobilité, mais elle garantit aussi l'exécution des travaux et l'aménagement des infrastructures routières, et ce tant pour les autorités régionales que communales. Le tout en conformité avec le plan régional de mobilité.

Ce jour n'est certainement pas à considérer comme un point final. Il est important de mettre également en œuvre cette partie de l'accord institutionnel et des accords intra-bruxellois. Le groupe CD&V ne souhaite dès lors pas faire ici du sur-place et entend transposer de façon constructive ces accords dans la pratique.

Mme Cécile Jodogne regrette que le Conseil d'Etat n'ait pas été sollicité à propos de cette ordonnance pourtant importante. La députée ne croit pas qu'il y ait une quelconque urgence puisque la proposition a été transmise aux députés il y a environ deux mois et qu'elle ne devrait être adoptée en séance plénière qu'en juillet. Or, une proposition relative à une matière aussi conséquente et qui régit, entre autres, de nouvelles relations entre la Région et les communes nécessitait, à son sens, l'avis du Conseil d'Etat.

Mme Jodogne rappelle par ailleurs que les objectifs du plan Iris 2 sont encore loin d'être atteints et que l'élaboration du plan régional de politique de stationnement prend

Het is duidelijk dat we hiermee kiezen voor een daadkrachtig Brussel, dat duidelijke keuzes durft te maken voor de mobiliteitsuitdagingen die de komende jaren op ons afkomen. Met één duidelijke overwinnaar : de Brusselaar.

De ordonnantie voorziet in de opmaak van een gewestelijk mobiliteitsplan (na uitvoerig overleg met de verschillende Brusselse gemeenten) dat vervolgens ten uitvoer moet worden gebracht via de negentien gemeentelijke mobiliteitsplannen. Doel hierbij is om te komen tot een meer intense coördinatie tussen het gewestelijke en het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enkel zo zal men een coherent mobiliteitsbeheer kunnen verzekeren in het hele Gewest en tussen de verschillende gemeenten onderling.

Het Gewest zal door middel van het gewestelijk mobiliteitsplan het kader kunnen vastleggen, waarbinnen de gemeenten hun beleid zullen kunnen uitstippelen. Met deze ordonnantie heeft het Gewest de instrumenten in handen om grote prangende mobiliteitsvraagstukken vanuit een grootstedelijk perspectief aan te pakken en kan dit voortaan ook afdwingen. Toch hoeft dit niet op een conflictsituatie uit te draaien met de verschillende gemeenten. Er moet gestreefd worden naar een win-winsituatie waarbij het algemeen belang vooropstaat voor de Brusselaar. Wanneer de gemeenten echter in gebreke blijven, moet het Gewest echter in de plaats kunnen treden.

Meer coherentie en coördinatie zijn de sleutelwoorden van deze mobiliteitsordonnantie.

De ordonnantie voorziet niet enkel in de opmaak van een gewestelijk mobiliteitsplan, maar garandeert ook de uitvoering van de werken, de aanleg van weginfrastructuur en dit voor zowel de gewestelijke als de gemeentelijke overheden. En dit alles in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan.

Vandaag is zeker geen eindpunt. Het is belangrijk om dit deel van het institutioneel akkoord en de interne Brusselse overeenkomsten ook in uitvoering te brengen. De CD&V-fractie wil hier dan ook niet ter plaatse trappelen en constructief deze akkoorden in de praktijk omzetten.

Mevrouw Cécile Jodogne betreurt dat de Raad van State niet om advies werd gevraagd over deze nochtans belangrijke ordonnantie. De volksvertegenwoordigster vindt niet dat er enige urgentie is, aangezien het voorstel ongeveer twee maanden geleden aan de volksvertegenwoordigers is bezorgd en pas in juli door de plenaire vergadering zal moeten worden aangenomen. Een voorstel over zo'n belangrijke aangelegenheid, dat onder meer nieuwe relaties tussen het Gewest en de gemeenten tot stand brengt, ver-eiste volgens haar wel het advies van de Raad van State.

Mevrouw Jodogne wijst er voorts op dat de doelstellingen van het Iris 2-plan verre van bereikt zijn en dat het opstellen van het gewestelijk parkeerplan vertraging oploopt.

du retard. La lecture de la proposition d'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité interpelle dès lors à divers niveaux.

Tout d'abord, on ne peut, aux yeux de la députée, s'empêcher d'y déceler un aveu d'échec de la part de la Région quant à la réussite des moyens et mesures mis en œuvre jusqu'à présent dans le cadre de sa politique de mobilité.

Comme en témoignent les développements (« un plan régional de mobilité (PRM) qui s'impose à tous sans qu'il ne puisse y être dérogé »), cette ordonnance semble vouloir cadenasser de manière très stricte les relations communes – Région, et ce alors même que tous les outils permettant de garantir la cohérence nécessaire en matière de mobilité à l'échelle de la Région existent déjà.

D'une part, les plans communaux de mobilité doivent effectivement être conformes au cadre régional général. Pour pouvoir bénéficier des subsides régionaux, les communes doivent en effet :

- suivre un cahier des charges défini par la Région;
- organiser des réunions de comité d'accompagnement intégrant des représentants de la Région, de la STIB, etc. dont les membres sont déterminés par la Région;
- finaliser leur proposition de plan communal de mobilité dans un délai déterminé;
- faire approuver le plan communal de mobilité par le Gouvernement régional.

D'autre part, les projets d'envergure régionale concernent dans la majorité des cas les voiries régionales, sur lesquelles la Région a tout pouvoir en ce qui concerne les aménagements. L'échec de certains projets sur ces voiries ne sont-ils donc pas plutôt à lier à un certain manque de courage politique de la Région qu'à un soi-disant pouvoir excessif des communes ?

Avant de s'atteler à rendre plus rigides des outils pertinents existants, ne faudrait-il pas se pencher sur la manière de remédier au manque de coordination flagrante au niveau régional : au sein même de Bruxelles Mobilité entre ses différentes directions, entre Bruxelles Mobilité et les différentes administrations (notamment l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL)), entre Bruxelles Mobilité et la STIB, etc. et qui mène à des doublons d'études, de campagnes d'information ou de comptage, d'outils de modélisation, etc. et à des incohérences de projets ?

L'intervenante cite ici l'exemple de la rue Colonel Bourg au sujet de laquelle la commune de Schaerbeek recevait récemment un courrier de la STIB lui demandant de réamé-

Het voorstel van ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning doet dan ook om verschillende redenen de wenkbrauwen fronsen.

In de eerste plaats kan men zich volgens de volksvertegenwoordigster niet van de indruk ontdoen dat het Gewest toegeeft dat de middelen en maatregelen die tot nu toe werden aangewend in het kader van zijn mobiliteitsbeleid, gefaald hebben.

Zoals uit de toelichting blijkt (« een gewestelijk mobiliteitsplan (GewMP) dat aan iedereen wordt opgelegd zonder dat er van afgeweken kan worden »), strekt de ordonnantie ertoe de relaties tussen de gemeenten en het Gewest zeer strikt te regelen, hoewel alle instrumenten die de noodzakelijke coherentie van het mobiliteitsbeleid op het gewestelijk niveau garanderen, al bestaan.

Eenzijds moeten de gemeentelijke mobiliteitsplannen inderdaad in overeenstemming met het algemeen gewestelijk kader zijn. Om gewestelijke subsidies te kunnen krijgen, moeten de gemeenten immers :

- een door het Gewest vastgesteld bestek volgen;
- vergaderingen organiseren van het begeleidingscomité, dat bestaat uit vertegenwoordigers van het Gewest, de MIVB, enz. en waarvan de leden door het Gewest worden aangewezen;
- hun voorstel van gemeentelijk mobiliteitsplan binnen een bepaalde termijn afwerken;
- het gemeentelijk mobiliteitsplan laten goedkeuren door de Gewestregering.

Anderzijds hebben de projecten van gewestelijke omvang in de meeste gevallen betrekking op de gewestwegen, waarbij de regering volledig bevoegd is voor de aanleg. Heeft het mislukken van bepaalde projecten op die wegen bijgevolg niet meer te maken met het gebrek aan politieke moed van het Gewest dan met de zogenaamde buitensporige macht van de gemeenten ?

Zou het, alvorens bestaande adequate instrumenten strikter te willen regelen, niet beter zijn om na te denken over een manier om het flagrante gebrek aan coördinatie op gewestelijk niveau te verhelpen : binnen Brussel Mobiliteit tussen de verschillende directies, tussen Brussel Mobiliteit en de verschillende besturen (inzonderheid het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH)), tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB, enz. ? Een en ander leidt immers tot overlappende studies, voorlichtings- of telcampagnes, modelvormingsinstrumenten, enz. en tot incoherente projecten.

De spreekster haalt hier het voorbeeld aan van de Kolonel Bourgstraat, waarover de gemeente Schaerbeek onlangs een brief van de MIVB heeft gekregen met het verzoek om

nager les arrêts, et entrant en fait en totale contradiction avec une demande formulée par Bruxelles Mobilité quelques semaines plus tôt à propos d'un projet de construction de logements sociaux.

De même concernant l'avenue Rogier pour laquelle la STIB a formulé une proposition suite à des plaintes répétées de riverains, proposition soutenue par la commune mais à laquelle s'est pourtant opposée l'AATL en commission de concertation, donc devant les habitants.

Il ressort de ces quelques cas que ce n'est pas entre la Région et les communes que la coordination doit être prioritairement améliorée. Or, cette proposition d'ordonnance dit peu de ce problème pourtant réel qu'est le manque de cohérence au sein même de la Région dont nombre d'interpellations se font d'ailleurs l'écho.

Par ailleurs, le problème de la mobilité est lié aussi à des problématiques régionales. Ainsi, la Région dispose de toutes les cartes pour transformer la fin de l'autoroute E40 en boulevard urbain et atténuer ainsi le phénomène de la navette. Or, aucun acte n'a jamais été posé dans le cadre de ce projet pourtant censé servir la mobilité bruxelloise de manière globale.

Ensuite, la juxtaposition d'une série de plans met également en avant cette absolue nécessité de cohérence et de coordination entre les opérateurs régionaux. On distingue en effet : un plan régional et des plans communaux de mobilité, un plan régional de politique de stationnement (qui aboutira probablement avant le plan régional de mobilité), un plan vélo, un plan piéton, un plan pour le transport de marchandises, le plan Iris 2, ... autant de plans qui doivent être intégrés au plan régional de mobilité et non s'y juxtaposer ou soi-disant le compléter. Or, ce problème, qui nuit à la lisibilité de la politique régionale de mobilité, est passé sous silence par la proposition d'ordonnance.

Plus encore, ne serait-il pas urgent que la Région se conforme elle-même aux options de son plan de déplacement dans le cadre des aménagements qu'elle met en œuvre ? La députée pense particulièrement ici à la politique de hiérarchisation des voiries, dont le principe est de concentrer le trafic sur les voiries de hiérarchie supérieure pour dégager les voiries locales du trafic de transit. Malgré ce principe simple et pertinent, combien de projets régionaux ne visent-ils pas à réduire les bandes de circulation dédiées aux voitures sur des voiries définies comme « métropolitaines » par le plan Iris 2 ?

Au-delà des questions liées à la pertinence du renforcement du cadre réglementaire, la proposition d'ordonnance semble passer à côté de certains sujets clés, qui auraient pourtant pu apporter une réelle plus-value au fonctionnement actuel des relations communes – Région en matière

de stopplaatsen te heraanleggen, wat in feite in volledige tegenspraak is met een verzoek van Brussel Mobiliteit van enkele weken eerder in verband met een project voor de bouw van sociale woningen.

Ook over de Rogierlaan heeft de MIVB een voorstel geformuleerd na herhaalde klachten van omwonenden. De gemeente steunde dat voorstel, maar het BROH heeft er zich evenwel tegen verzet in de overlegcommissie, dus ten overstaan van de inwoners.

Uit deze enkele gevallen blijkt dat de coördinatie niet bij voorrang tussen het Gewest en de gemeenten moet worden verbeterd. Het voorstel van ordonnantie zegt evenwel weinig over dat nochtans reële probleem, namelijk het gebrek aan coherentie binnen het Gewest zelf, dat trouwens aangekaart wordt in een groot aantal interpellaties.

Voorts hangt mobiliteit ook samen met gewestelijke vraagstukken. Het Gewest heeft aldus alle kaarten in handen om het einde van de autosnelweg E40 om te bouwen tot een stadssnelweg en aldus de pendelproblematiek aan te pakken. Er werd evenwel nooit iets gedaan in het kader van dat project, dat nochtans bedoeld is om de Brusselse mobiliteit in het algemeen te bevorderen.

Tot slot wijst het feit dat er een reeks plannen naast elkaar bestaan eveneens op de absolute noodzaak aan coherentie en coördinatie tussen de gewestelijke operatoren. Men onderscheidt immers een gewestelijk mobiliteitsplan en gemeentelijke mobiliteitsplannen, een gewestelijk parkeerplan (dat waarschijnlijk eerder dan het gewestelijk mobiliteitsplan zal worden goedgekeurd), een fietsplan, een voetgangersplan, een plan voor het goederenvervoer, het Iris 2-plan, ... allemaal plannen die moeten worden geïntegreerd in het gewestelijk mobiliteitsplan en er niet naast mogen bestaan of het zagezegd aanvullen. Dat probleem, dat de duidelijkheid van het gewestelijk mobiliteitsbeleid schaadt, komt niet aan bod in het voorstel van ordonnantie.

Meer nog, zou het Gewest niet dringend zelf de beleidskeuzen van zijn vervoersplan moeten volgen in het kader van de aanpassingen die het uitvoert ? De volksvertegenwoordigster denkt hier in het bijzonder aan de hiërarchisering van de wegen, met als principe dat het verkeer vooral gebruik moet maken van de wegen die hoger in de hiërarchie staan om de plaatselijke wegen te ontlasten van het doorgaand verkeer. Ondanks dit eenvoudige en relevante principe zijn er een groot aantal gewestelijke projecten die ertoe strekken de verkeersstroken voor wagens te verminderen op wegen die in het Iris 2-plan worden omschreven als « hoofdstedelijke » wegen.

Afgezien van de kwesties in verband met de relevantie van de uitbreiding van het verordenend kader, lijkt het voorstel van ordonnantie geen rekening te houden met bepaalde sleutelonderwerpen, die nochtans een echte meerwaarde hadden kunnen bieden voor het huidige verloop

de mobilité (le groupe FDF ne dit pas non plus que tout fonctionne parfaitement).

1°) La proposition d'ordonnance souhaite établir une meilleure collaboration communes – Région, ce qui est en soi assez louable. Cependant, concrètement, cette collaboration ne semble pas s'établir de manière très symétrique. Le chapitre III de l'ordonnance est significatif à cet égard : « chaque année, chaque commune transmet au Gouvernement un relevé des aménagements en voiries et espaces publics prévus ainsi qu'un état de leur exécution ». Si la transmission de cette information des communes vers la Région peut s'avérer fort opportune, pourquoi la démarche inverse n'est-elle pas prévue dans l'ordonnance ? Ce serait à tout le moins très utile, ne fût-ce qu'en matière de gestion de chantiers, problématique qui soulève tant dans la majorité que dans l'opposition de nombreuses critiques.

2°) Le plan Iris 2 a été établi sans concertation avec les communes. Suite à son adoption, aucune information ou formation n'a été communiquée de la Région aux communes. Par ailleurs, bien souvent, les communes ne sont pas ou peu informées des projets régionaux en cours sur leur territoire. Là aussi, une meilleure transmission de l'information serait susceptible d'améliorer la situation et, à tout le moins, de convaincre les communes du bien-fondé des projets en question. Force est de constater que la proposition d'ordonnance ne semble pas aller dans le sens d'une amélioration des échanges de la Région vers les communes.

3°) Plusieurs articles de la proposition d'ordonnance prévoient des phases d'évaluation (de la situation existante, des projets réalisés, etc.), ce qui est tout à fait pertinent. Mais, à aucun moment, il n'est fait allusion à l'absolue nécessité de disposer d'un cadre méthodologique défini et commun, qui permette que les résultats de ces évaluations soient comparables, entre eux et à diverses périodes. La définition d'outils méthodologiques pourrait cependant être fort intéressante pour les communes, qui ne disposent pas toujours des moyens suffisants pour creuser ce type de questions.

Enfin, la lecture de la proposition d'ordonnance éveille certains doutes et craintes quant aux modalités pratiques de sa mise en œuvre.

Tout d'abord du point de vue du calendrier : le plan régional de développement durable (PRDD) – s'il s'agit bien de ce plan lorsqu'on évoque le « plan régional de développement » (PRD) à l'article 3 – est loin d'être approuvé. Or, il est prévu que le plan régional de mobilité doit s'établir en conformité avec le PRD; un amendement est déposé à ce sujet.

van de betrekkingen tussen de gemeenten en het Gewest op het vlak van mobiliteit (de FDF-fractie zegt evenmin dat alles perfect verloopt).

1°) Het voorstel van ordonnantie beoogt een betere samenwerking tussen de gemeenten en het Gewest tot stand te brengen, wat op zich vrij lovenswaardig is. In concreto lijkt die samenwerking evenwel niet zeer symmetrisch tot stand te worden gebracht. Hoofdstuk III van de ordonnantie is in dat opzicht veelbetekenend : « elk jaar bezorgt elke gemeente aan de regering een overzicht van de geplande inrichtingen aan het wegennet en de openbare ruimte evenals een stand van zaken betreffende de uitvoering ervan ». De verzending van die informatie van de gemeenten naar het Gewest kan zeer opportuun blijken, maar waarom voorziet de ordonnantie dan niet in de omgekeerde beweging ? Dat zou op zijn minst zeer nuttig zijn, al was het maar voor het beheer van de bouwplaatsen, een probleem dat zowel bij de meerderheid als de oppositie veel kritiek uitlokt.

2°) Het Iris 2-plan werd opgesteld zonder overleg met de gemeenten. Na de goedkeuring heeft het Gewest geen enkele informatie of opleiding verstrekt aan de gemeenten. Voorts gebeurt het vrij vaak dat de gemeenten niet of amper ingelicht worden over de gewestelijke projecten die op hun grondgebied worden uitgevoerd. Ook daar zou een betere informatiedoorstroming de situatie kunnen verbeteren en, op zijn minst, de gemeenten overtuigen van de gegrondheid van de projecten in kwestie. Vastgesteld moet worden dat het voorstel van ordonnantie blijkbaar niet in de richting gaat van een verbetering van de uitwisselingen tussen het Gewest en de gemeenten.

3°) Verschillende artikelen van het voorstel van ordonnantie voorzien in evaluatiefasen (van de bestaande situatie, van de uitgevoerde projecten, enz.), wat volledig relevant is. Op geen enkel moment wordt er echter gezinspeeld op de absolute noodzaak om over een vast omlijnd en gemeenschappelijk methodologisch kader te beschikken, dat ervoor zorgt dat de resultaten van die evaluaties onderling en in verschillende perioden vergelijkbaar zijn. De definitie van methodologisch instrumenten zou evenwel zeer interessant kunnen zijn voor de gemeenten, die niet altijd beschikken over voldoende middelen om dat soort vragen te behandelen.

Tot slot doet het voorstel van ordonnantie twijfels en vrees rijzen over de praktische uitvoeringsregels.

Eerst wat de timing betreft : het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) – indien het wel degelijk over dát plan gaat wanneer men spreekt van het « gewestelijk ontwikkelingsplan » (GewOP) in artikel 3 – is verre van goedgekeurd. Er wordt evenwel bepaald dat het gewestelijk mobiliteitsplan in overeenstemming met het GewOP moet worden opgesteld; daarover wordt een amendement ingediend.

Ensuite, l'élaboration du plan régional de mobilité nécessite toute une série d'étapes assez lourdes. A quel horizon peut-on imaginer qu'il soit adopté ? Le groupe FDF espère que son approbation sera postérieure à celle du PRDD, bien qu'il soit fait référence au PRD de 2002 dans la proposition d'ordonnance.

Enfin, du point de vue de l'organisation pratique des étapes de l'ordonnance, la députée ne peut qu'attirer l'attention sur les charges de travail supplémentaires énormes qu'elle induit, tant pour la Région que pour les communes. Quid dès lors des moyens mis à la disposition de la Région ? Le fonctionnaire de référence agira-t-il seul ou sera-t-il assisté d'une cellule, avec les implications en termes de personnel et de budget que cela suppose ? Les communes bénéficient pour l'instant de subsides destinés à l'élaboration de leur plan de mobilité. Ceux-ci seront-ils maintenus ? L'ordonnance suscite également des questions quant à l'organisation des commissions de concertation présidées par la Région et n'est pas exempte d'incohérences en matière de délais mentionnés dans certains articles.

En conclusion, si la volonté d'une certaine simplification prévaut dans la motivation des modifications introduites par la proposition d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire <sup>(1)</sup>, on ne peut en dire autant de la proposition examinée ce jour. Cette dernière ajoute en effet une complexité et des lourdeurs tant en termes de mobilisation de personnel que de procédures administratives et donc aussi en termes de besoins budgétaires supplémentaires dont la Région manque par ailleurs cruellement.

Mme Jodogne rappelle enfin que les accords institutionnels prévoient aussi « une communauté métropolitaine [...] créée par la loi spéciale [où] siègeront les représentants des Gouvernements régionaux. La loi spéciale prévoira que toutes les communes de l'ancienne province de Brabant de même que l'autorité fédérale sont membres de droit de la communauté métropolitaine. Les provinces seront libres d'y adhérer. [...] C'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relatives à la mobilité, à la sécurité routière et aux travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles. ». Or, cette notion de communauté métropolitaine est totalement absente de l'ordonnance-cadre censée organiser la mobilité de la Région. Cela a-t-il un sens ? Le seul endroit où il est fait allusion aux autres Régions, c'est dans le cadre de l'enquête publique organisée par la Région sur le plan régional de mobilité. Or, la mobilité est l'un des enjeux principaux qui motive la concrétisation de cette communauté urbaine.

Le groupe FDF ne dit évidemment pas que l'ordonnance vise à créer de nouveaux conflits entre la Région et les communes mais pense que, pour garantir de meilleures coordi-

Vervolgens eist het opstellen van het gewestelijk mobiliteitsplan een hele reeks vrij zware etappes. Wanneer zou het aangenomen kunnen worden ? De FDF-fractie hoopt dat het na het GPDO zal worden aangenomen, hoewel in het voorstel van ordonnantie verwezen wordt naar het GewOP van 2002.

Tot slot kan de volksvertegenwoordigster, wat de praktische organisatie van de etappes van de ordonnantie betreft, enkel de aandacht vestigen op de enorme bijkomende werklust, zowel voor het Gewest als voor de gemeenten. Hoe zit het met de middelen die ter beschikking van het Gewest zullen worden gesteld ? Zal de referentieambtenaar alleen handelen of worden bijgestaan door een cel, met alle gevolgen vandiën op het vlak van personeel en budget ? De gemeenten krijgen op dit ogenblik subsidies voor het opstellen van hun mobiliteitsplan. Zullen die behouden blijven ? De ordonnantie doet ook vragen rijzen over de organisatie van de overlegcommissies die door het Gewest worden voorgezeten, en is niet vrij van incoherenties op het vlak van de in bepaalde artikelen vermelde termijnen.

In de motivering van de wijzigingen die het voorstel van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening <sup>(1)</sup> invoert, is er een streven naar een zekere vereenvoudiging, maar men kan dat niet zeggen van het voorstel dat vandaag wordt besproken. Het maakt immers de mobilisatie van personeel en de administratieve procedures complexer en omslachtiger en vergroot dus ook de behoefte aan budgettaire middelen, die het Gewest nu al vreselijk ontbreken.

Mevrouw Jodogne wijst er tot slot op dat de institutionele akkoorden ook voorzien in een « hoofdstedelijke gemeenschap [...] opgericht bij bijzondere wet [waarin] de vertegenwoordigers van de gewestregeringen zitting zullen hebben. De bijzondere wet zal bepalen dat alle gemeenten van de voormalige provincie Brabant alsook de federale overheid van rechtswege lid zijn van de hoofdstedelijke gemeenschap. Het zal de provincies vrij staan om toe te treden. [...] Binnen de hoofdstedelijke gemeenschap zal het overleg tussen de drie Gewesten over mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel gepleegd worden. ». De kaderordonnantie die geacht wordt de mobiliteit in het Gewest te regelen, houdt echter helemaal geen rekening met die hoofdstedelijke gemeenschap. Is dat wel zinvol ? De enige plaats waarop naar de overige Gewesten wordt verwezen, is in het kader van het openbaar onderzoek dat het Gewest over het gewestelijk mobiliteitsplan heeft georganiseerd. Mobiliteit is evenwel een van de belangrijkste uitdagingen die een reden voor de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap is.

De FDF-fractie zegt natuurlijk niet dat de ordonnantie ertoe strekt nieuwe conflicten tussen het Gewest en de gemeenten in het leven te roepen, maar vindt dat men, om

(1) Document parlementaire A-312/1 – 2011/2012.

(1) Parlementair stuk A-312/1 – 2011/2012.



nation et cohérence de la mobilité, il aurait fallu davantage inclure les problématiques de la mobilité qui se posent au sein des instances régionales-mêmes et ne pas alourdir les charges des administrations tant communales que régionales.

Mme Annemie Maes rappelle que les huit partis ont siégé ensemble afin de réfléchir à la manière d'améliorer les choses.

Si Mme Jodogne pointe le manque de coordination au sein de la Région, les nombreux doublons en résultant, ... Mme Maes précise que l'ordonnance vise justement à ce que la mobilité dans sa globalité soit appréhendée au juste niveau. Tant les communes que la Région devront prendre leurs responsabilités et le fonctionnaire de référence veillera à la cohérence. De même, alors que Mme Jodogne regrettait que l'information ne circule que dans le sens communes – Région, le fonctionnaire de référence, aidé de son équipe, s'assurera de la circulation dans le sens inverse.

La députée précise encore qu'elle ne partage pas la vision qu'a le groupe FDF de Bruxelles et de sa mobilité. De nombreux problèmes en la matière résultent du fait que des communes travaillent les unes à côté des autres mais ne sont pas en état de travailler de la même manière. Pour chaque exemple où Mme Jodogne dénonçait l'absence de coordination entre, par exemple, la STIB et Bruxelles Mobilité, Mme Maes peut en donner dix où des problèmes similaires se posent entre communes, que ce soit au niveau du mobilier, des zones 30, etc.

Le principe de l'ordonnance est de fixer un cadre régional. La Région disposait jusqu'à présent du plan Iris 2, c'est désormais formalisé dans une ordonnance. Les communes devront s'y plier (quoiqu'elles conserveront une certaine flexibilité du fait de la connaissance du terrain); la Région aura le dernier mot. Cela constitue une énorme avancée en termes d'espaces publics et de circulation. A l'image de l'eau et de l'air, la mobilité est un phénomène global.

Mme Jodogne évoquait également la problématique des navetteurs. Mme Maes ne nie pas que ce soit un problème, mais constate que de plus en plus de problèmes sont directement liés à la mobilité des Bruxellois. Ce constat nécessite qu'une réponse soit apportée à travers une vision régionale. Les déplacements de Schaerbeek vers la ville de Bruxelles et de la ville de Bruxelles vers Ixelles, par exemple, doivent être pris en considération au niveau régional.

Quant à la communauté métropolitaine prévue dans les accords institutionnels, elle n'est pas encore sur pied. Cette ordonnance entend poser de manière très rapide un cadre législatif pour pouvoir aller de l'avant. Rien n'empêche par la suite de la modifier au moment où la communauté métropolitaine sera effective. De même en ce qui concerne le

het mobiliteitsbeleid beter te coördineren en coherenter te maken, meer rekening had moeten houden met de mobiliteitsproblemen die binnen de gewestelijke instanties zelf rijzen en dat men de lasten van de zowel gemeentelijke als gewestelijke besturen niet mag verzwaren.

Mevrouw Annemie Maes wijst erop dat de acht partijen hebben samengezeten om na te denken over manieren om de zaken te verbeteren.

Mevrouw Jodogne wijst op het gebrek aan coördinatie binnen het Gewest en op de talrijke overlappings die daaruit voortvloeien, maar mevrouw Maes poneert dat de ordonnantie er precies toe strekt dat mobiliteit in haar geheel wordt geregeld op het juiste niveau. Zowel de gemeenten als het Gewest zullen hun verantwoordelijkheid moeten nemen en de referentieambtenaar zal toezien op de coherentie. Hoewel mevrouw Jodogne betreurt dat de informatie enkel doorstroomt van de gemeenten naar het Gewest, zal de referentieambtenaar samen met zijn team zorgen voor de informatiedoorstroming in de omgekeerde richting.

De volksvertegenwoordigster preciseert nog dat ze de visie van de FDF-fractie op Brussel en zijn mobiliteit niet deelt. Er rijzen veel mobiliteitsproblemen, omdat de gemeenten naast elkaar werken en niet in staat zijn om op dezelfde manier te werken. Voor elk voorbeeld waarmee mevrouw Jodogne het gebrek aan coördinatie tussen bijvoorbeeld de MIVB en Brussel Mobiliteit hekelt, kan mevrouw Maes er tien geven waar soortgelijke problemen zich voordoen tussen gemeenten, of het nu over stadsmeubilair, zones 30, enz. gaat.

De ordonnantie strekt ertoe een gewestelijk kader vast te stellen. Het Gewest beschikte tot nu toe over het Iris 2-plan, dat voortaan geformaliseerd wordt in een ordonnantie. De gemeenten zullen dat plan in acht moeten nemen (hoewel ze een zekere flexibiliteit zullen behouden wegens hun terreinkennis); het Gewest zal het laatste woord hebben. Dat is een enorme vooruitgang op het vlak van openbare ruimten en verkeer. Net zoals het water en de lucht, is mobiliteit een globaal fenomeen.

Mevrouw Jodogne sprak ook van de pendelaars. Mevrouw Maes ontkent niet dat dit een probleem is, maar stelt vast dat steeds meer problemen rechtstreeks te maken hebben met de mobiliteit van de Brusselaars. Die vaststelling vereist een oplossing op grond van een gewestelijke visie. De verplaatsingen van Schaerbeek naar de stad Brussel en van de stad Brussel naar Elsene bijvoorbeeld moeten op gewestelijk vlak geregeld worden.

De hoofdstedelijke gemeenschap waarvan in de institutionele akkoorden wordt gesproken, is nog niet opgericht. De ordonnantie wil zeer snel een wetgevend kader invoeren om vooruitgang te boeken. Niets belet om de ordonnantie achteraf te wijzigen wanneer de hoofdstedelijke gemeenschap zal zijn opgericht. Dat geldt ook voor het GPDO :

PRDD : il convenait de se baser sur ce qui existe maintenant; l'ordonnance sera adaptée le moment venu.

Pour ce qui concerne les nombreux plans (piéton, vélo, marchandises, ...), l'ordonnance prévoit qu'ils forment un ensemble cohérent et s'inscrivent dans une vision régionale.

Enfin, Mme Maes reconnaît que la phase initiale nécessitera peut-être une réorganisation, surtout dans le chef des fonctionnaires régionaux et communaux pour penser de manière différente. Toutefois, sur le long terme, la charge de travail des fonctionnaires communaux devrait être allégée.

En définitive, le groupe Groen se réjouit de cette proposition qui représente une nette amélioration. Des communes comme Ixelles s'opposeront plus difficilement à des projets d'intérêt régional.

Mme Béatrice Fraiteur précise ainsi que le groupe FDF ne soutient pas la mise en place d'instruments qui seraient des nids à procédures. Le plan régional de mobilité n'est qu'un plan supplémentaire qui créera plus de problèmes qu'il n'en résoud. La députée s'étonne d'ailleurs que l'avis du Conseil d'Etat n'ait pas été demandé, de manière à éviter cet écueil.

Ce plan va à l'encontre de l'objectif de simplification annoncé et risque au contraire d'apporter des charges supplémentaires aux communes, dont la situation budgétaire n'est pas au zénith. Des aides financières sont-elles prévues dans le cadre de l'application de cette proposition d'ordonnance ?

Mme Fraiteur a également l'impression que l'on court-circuite les communes. Plutôt que d'un partenariat, c'est d'une réelle mise sous tutelle qu'il s'agit. Une parfaite illustration en est la présidence de la commission de concertation confiée à la Région lorsque le projet relève de l'intérêt régional. Il s'agit aux yeux de la députée d'un déni de démocratie.

L'interlocutrice insiste encore sur la nécessité d'une coordination entre les différents plans (stationnement, vélos, marchandises, ...) et souligne la gymnastique intellectuelle à laquelle se livrent certains groupes politiques qui s'opposent au plan régional de politique de stationnement mais soutiennent le plan régional de mobilité.

Enfin, Mme Fraiteur regrette qu'aucune référence ne soit faite dans l'ordonnance à la communauté métropolitaine pourtant imaginée en vue notamment d'améliorer la mobilité.

Mme Cécile Jodogne annonce qu'elle réagira aux propos de Mme Maes lors de la discussion des articles.

men diende zich te baseren op wat nu bestaat; de ordonnantie zal te zijner tijd worden aangepast.

Wat de talrijke plannen (voetgangersplan, fietsplan, plan voor het goederenvervoer, ...) betreft, bepaalt de ordonnantie dat ze een coherent geheel vormen en stroken met een gewestelijke visie.

Tot slot geeft mevrouw Maes toe dat de initiële fase wellicht een reorganisatie zal vereisen, vooral bij de gewestelijke en de gemeentelijke ambtenaren, om op een andere manier te gaan denken. Op de lange termijn, zou de werklast van de gemeentelijke ambtenaren echter moeten afnemen.

Tot slot is de Groen-fractie ingenomen met dit voorstel, dat voor aanzienlijke verbetering zorgt. Gemeenten zoals Elsene zullen zich moeilijker kunnen verzetten tegen projecten van gewestelijk belang.

Mevrouw Béatrice Fraiteur preciseert aldus dat de FDF-fractie de invoering van instrumenten, die een kluwen van procedures zouden zijn, niet steunt. Het gewestelijk mobiliteitsplan is niet meer dan een extra plan dat meer problemen zal scheppen dan oplossen. Het verbaast de volksvertegenwoordigster trouwens dat de Raad van State niet om advies werd gevraagd, om die klip te omzeilen.

Het plan is in strijd met de aangekondigde doelstelling inzake vereenvoudiging en dreigt daarentegen de gemeenten, waarvan de begrotingssituatie al niet rooskleurig is, op te zadelen met extra kosten. Is er voorzien in financiële steun in het kader van de toepassing van het voorstel van ordonnantie ?

Mevrouw Fraiteur heeft ook de indruk dat men de gemeenten dwarsboomt. Er wordt geen partnerschap tot stand gebracht, maar ze worden onder toezicht geplaatst. Een perfect voorbeeld daarvan is het feit dat het voorzitterschap van de overlegcommissie wordt toevertrouwd aan het Gewest wanneer het project van gewestelijk belang is. Volgens de volksvertegenwoordigster is dat een miskening van de democratie.

De spreekster benadrukt nog de noodzaak van coördinatie tussen de verschillende plannen (parkeerplan, fietsplan, plan voor goederenvervoer, ...) en wijst op het « intellectuele nummertje » dat bepaalde politieke fracties opvoeren daar ze zich verzetten tegen het gewestelijk parkeerplan, maar het gewestelijk mobiliteitsplan wel steunen.

Tot slot betreurt mevrouw Fraiteur dat er in de ordonnantie geen enkele verwijzing is naar de hoofdstedelijke gemeenschap, waarvan de oprichting nochtans bedoeld is om de mobiliteit te verbeteren.

Mevrouw Cécile Jodogne deelt mee dat ze tijdens de artikelsgewijze bespreking zal reageren op wat mevrouw Maes heeft gezegd.

### III. Procédure

Conformément à l'article 77 du Règlement, Mme Cécile Jodogne propose que l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat soit demandé.

#### Vote

La proposition est rejetée par 11 voix contre 2.

### IV. Discussion des articles et votes

Le président précise qu'il y a lieu de supprimer dans l'intitulé de l'ordonnance les mots « de la Région de Bruxelles-Capitale ». (*Assentiment.*)

#### Article 1<sup>er</sup>

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### Vote

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### Article 2

Mme Béatrice Fraiteur se demande si le fonctionnaire de référence, dont la mission est définie à l'article 2, agira seul ou sera soutenu par une cellule. Un budget est-il prévu à cet effet ?

M. Philippe Close répond qu'il appartient au Gouvernement de mettre l'ordonnance en œuvre. La mise en œuvre de la mission du fonctionnaire de référence devrait se retrouver au projet budget.

Mme Cécile Jodogne demande si un parallèle peut être dressé avec le rôle du fonctionnaire délégué et de ses représentants au niveau du PRAS et des PPAS ?

M. Philippe Close répond par l'affirmative.

#### Vote

L'article 2 est adopté par 11 voix contre 2.

### III. Procedure

Overeenkomstig artikel 77 van het Reglement, stelt mevrouw Cécile Jodogne voor dat de afdeling wetgeving van de Raad van State om advies wordt gevraagd.

#### Stemming

Het voorstel wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

### IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

De voorzitter preciseert dat in het opschrift van de ordonnantie de woorden « van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » moeten worden geschrapt. (*Instemming.*)

#### Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### Artikel 2

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt of de referentieambtenaar, wiens opdracht wordt omschreven in artikel 2, alleen zal handelen of ondersteund zal worden door een cel. Worden daarvoor begrotingsmiddelen vrijgemaakt ?

De heer Philippe Close antwoordt dat het aan de Regering staat om de ordonnantie uit te voeren. De kostprijs van de opdracht van de referentieambtenaar zou moeten worden opgenomen in het ontwerp van begroting.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt of er een vergelijking kan worden gemaakt met de rol van de gemachtigde ambtenaar en zijn afgevaardigden inzake het GBP en de BBP's ?

De heer Philippe Close antwoordt bevestigend.

#### Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2.

*Article 3*

Mme Cécile Jodogne présente et justifie l'amendement n° 1.

L'adoption de l'amendement n° 1 éviterait de devoir modifier la présente ordonnance à l'adoption du PRDD. Selon les dires du Ministre-Président, le PRDD devrait d'ailleurs être approuvé sous cette législature. La députée doute que le plan régional de mobilité le soit également.

Mme Céline Delforge précise que n'est mentionné dans le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) que le seul PRD; qu'en conséquence, il ne convient pas de se référer au PRDD.

La députée suggère à Mme Cécile Jodogne d'introduire une proposition de modification dudit Code.

Mme Cécile Jodogne rétorque que celle-ci aurait pu être introduite par l'ordonnance proposée dont le chapitre VI modifie le CoBAT. L'intervenante aurait pu déposer un amendement en ce sens mais doute que celui-ci aurait été adopté.

**Votes**

L'amendement n° 1 est rejeté par 11 voix contre 2. En conséquence, l'amendement n° 8 est devenu sans objet.

L'article 3 est adopté par 11 voix contre 2.

*Article 4*

Mme Cécile Jodogne constate que les commentaires relatifs à l'article 4 évoquent une possible continuation – laquelle revient à proroger le plan, en même temps qu'ils évoquent sa révision obligatoire tous les dix ans. Est-ce à dire qu'il faut obligatoirement prendre un acte qui précise que le plan est encore valable dix ans ? Le texte manque de clarté.

M. Philippe Close explique que la décision est prise soit de le maintenir parce qu'il n'est pas nécessaire de le modifier, soit de le modifier. La question est en tout état de cause posée tous les dix ans.

Mme Cécile Jodogne pense qu'il serait dès lors pertinent de parler de prorogation. Cette prorogation est-elle bien valable pour dix ans ?

M. Philippe Close répond par l'affirmative.

*Artikel 3*

Mevrouw Cécile Jodogne dient amendement nr. 1 in en verantwoordt het.

Als amendement nr. 1 wordt aangenomen, hoeft de ordonnantie niet te worden gewijzigd na goedkeuring van het GPDO. Volgens de Minister-President zou het GPDO trouwens tijdens deze zittingsperiode moeten worden goedgekeurd. De volksvertegenwoordigster betwijfelt of het gewestelijk mobiliteitsplan nog zal worden goedgekeurd.

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat enkel het GewOP vermeld wordt in het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO); bijgevolg is er geen reden om te verwijzen naar het GPDO.

De volksvertegenwoordigster stelt mevrouw Cécile Jodogne voor om een voorstel tot wijziging van het BWRO in te dienen.

Mevrouw Cécile Jodogne repliceert dat men die wijziging had kunnen doorvoeren met voorgestelde ordonnantie, waarvan hoofdstuk 6 het BWRO wijzigt. De spreekster had een amendement in die zin kunnen indienen, maar twijfelt eraan of men het zou hebben aangenomen.

**Stemmingen**

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2. Bijgevolg is amendement nr. 8 doelloos geworden.

Artikel 3 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2.

*Artikel 4*

Mevrouw Cécile Jodogne stelt vast dat in het commentaar bij artikel 4 wordt gesproken van een mogelijke voortzetting – wat neerkomt op een verlenging van het plan – en tegelijk van een verplichte herziening om de tien jaar. Betekent zulks dat er een akte moet worden aangenomen die preciseert dat het plan nog tien jaar geldig is ? De tekst is daarover niet duidelijk genoeg.

De heer Philippe Close legt uit dat er beslist wordt om ofwel het plan te behouden, omdat er geen wijzigingen noodzakelijk zijn, of om het plan te wijzigen. Die kwestie komt in ieder geval om de tien jaar aan bod.

Mevrouw Cécile Jodogne vindt dat men dan van verlenging moet spreken. Geldt de verlenging dan voor tien jaar ?

De heer Philippe Close antwoordt bevestigend.

**Vote**

L'article 4 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 5*

Mme Cécile Jodogne constate, à propos des articles 5 et 7, § 1, qu'il est fait mention d'un plan d'aménagement des voiries à réaliser sur les voiries régionales et s'interroge sur la portée de ce plan.

Si les plans régional et communaux de mobilité comprennent déjà un plan d'aménagement parfois huit ou neuf ans avant l'introduction du permis d'urbanisme ou le commencement du chantier, quel sera le degré d'exigence et de détail de ce plan ?

Ne faudrait-il pas plutôt que de parler de plan d'aménagement, parler des objectifs à atteindre pour tel espace public ou telle voirie ? Si un changement intervient entre l'élaboration dudit plan et l'introduction de la demande de permis le concernant, considéra-t-on le projet comme non conforme au plan régional de mobilité ? Pour rappel, le plan d'aménagement s'intègre au volet réglementaire.

Mme Annemie Maes précise que ce plan ne doit pas être exhaustif. Il doit tracer les grandes lignes et se baser sur les informations disponibles à ce moment. En d'autres mots, le degré de détail dépendra de l'endroit et de ce qui est connu à ce moment. C'est évolutif.

**Vote**

L'article 5 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 6*

Mme Cécile Jodogne rappelle qu'elle insistait dans la discussion générale sur la nécessité d'un cadre méthodologique précis pour les évaluations tant qualitatives que quantitatives. Il s'agit évidemment de disposer d'un référentiel commun qu'il aurait été préférable de prévoir dans l'ordonnance.

**Vote**

L'article 6 est adopté par 12 voix contre 2.

**Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 5*

Wat de artikelen 5 en 7, § 1, betreft, stelt mevrouw Cécile Jodogne vast dat er wordt gesproken van een plan voor de inrichting van het wegennet dat moet worden toegepast op de gewestwegen. Ze heeft vragen over de strekking van dat plan.

Als het gewestelijk mobiliteitsplan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen acht of negen jaar vóór de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning of het begin van de werken al een inrichtingsplan bevatten, wat zullen dan de vereisten en de details van de plan zijn ?

Zou men niet veeleer van doelstellingen voor een bepaalde openbare ruimte of weg moeten spreken in plaats van een inrichtingsplan ? Als er zich een wijziging voordoet tussen het opstellen van dat plan en de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning, zal men er dan van uitgaan dat het project niet in overeenstemming is met het gewestelijk mobiliteitsplan ? Er zij aan herinnerd dat het inrichtingsplan deel uitmaakt van het verordenend luik.

Mevrouw Annemie Maes preciseert dat het inrichtingsplan niet exhaustief hoeft te zijn. Het moet de krijtlijnen uitzetten en gebaseerd zijn op de informatie die op dat moment beschikbaar is. Met andere woorden, de gedetailleerdheid van het plan zal afhangen van de plaats en van de informatie die op dat ogenblik voorhanden is. Het gaat over een evolutief plan.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 6*

Mevrouw Cécile Jodogne wijst erop dat ze tijdens de algemene bespreking aandrang op een welomschreven methodologisch kader voor de kwalitatieve én kwantitatieve evaluaties. Het is natuurlijk de bedoeling om te beschikken over een gemeenschappelijk referentiekader, waarin men beter in de ordonnantie had voorzien.

**Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Article 7*

Mme Cécile Jodogne rappelle que le plan régional de mobilité est valable dix ans. Est-il vraiment pertinent de vouloir intégrer des estimations budgétaires, même indicatives, d'aménagements pour l'ensemble de cette période ? A l'échelle des contrats de quartier qui est de quatre ans, de telles estimations budgétaires sont toujours largement dépassées.

Par ailleurs, on exige des communes, et non de la Région, qu'elles établissent un calendrier. Or, le calendrier revêt une valeur indicative intéressante. Il conviendrait que la Région fasse de même en ce qui concerne ses propres aménagements. Cela ajouterait en cohérence et permettrait une meilleure collaboration entre les différents niveaux de pouvoir et entre les instances régionales. Un amendement aurait pu être déposé en ce sens.

**Vote**

L'article 7 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 8*

Mme Cécile Jodogne regrette qu'aucune précision ne soit apportée sur les modalités de consultation des communes dans l'élaboration du plan régional de mobilité.

La députée s'inquiète également de savoir si l'article vise bien le rapport d'incidences et non l'étude.

M. Philippe Close renvoie au texte de l'article : on y mentionne le rapport d'incidences.

Mme Cécile Jodogne se demande si un projet tel que le métro, au moment de l'introduction d'une demande permis, fera néanmoins l'objet d'une étude d'incidences.

M. Philippe Close répond par l'affirmative.

**Vote**

L'article 8 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 9*

Mme Béatrice Fraiteur constate que plusieurs articles précisent que le Gouvernement peut estimer que des modifications sont mineures. Qu'entend-on par des modifications mineures ?

*Artikel 7*

Mevrouw Cécile Jodogne wijst erop dat het gewestelijk mobiliteitsplan tien jaar geldig is. Is het relevant om – zelfs indicatieve – begrotingsramingen voor de inrichting voor heel die periode te willen integreren ? Bij de wijkcontracten, die een duur van vier jaar hebben, worden dergelijke begrotingsramingen altijd ruim overschreden.

Voorts wordt van de gemeenten, maar niet van het Gewest een tijdschema geëist. Het tijdschema heeft een interessante indicatieve waarde. Het Gewest zou ook een tijdschema moeten opstellen voor zijn eigen inrichtingen. Dat zou de coherentie vergroten en een betere samenwerking tussen de verschillende gezagsniveaus en de gewestelijke instellingen mogelijk maken. Er had een amendement in die zin kunnen worden ingediend.

**Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 8*

Mevrouw Cécile Jodogne betreurt dat de regels voor de raadpleging van de gemeenten bij het opstellen van het gewestelijk mobiliteitsplan niet nader toegelicht worden.

De volksvertegenwoordigster vraagt ook of het artikel wel degelijk over het effectenrapport en niet over de studie gaat.

De heer Philippe Close verwijst naar de tekst van het artikel : men spreekt er van het milieueffectenrapport.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt of er over een project zoals de metro toch een effectenstudie zal worden uitgevoerd op het moment dat er een vergunning wordt aangevraagd.

De heer Philippe Close antwoordt bevestigend.

**Stemming**

Artikel 8 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 9*

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt vast dat verschillende artikelen preciseren dat de regering van mening kan zijn dat de wijzigingen van gering belang zijn. Wat wordt verstaan onder wijzigingen van gering belang ?

M. Philippe Close dresse un parallèle avec le CoBAT; cela se fera au cas par cas.

### Vote

L'article 9 est adopté par 12 voix contre 2.

### Article 10

Mme Cécile Jodogne présente et justifie l'amendement n° 2.

Mme Annemie Maes estime que si des communes veulent transmettre une évaluation du plan régional de mobilité, c'est une bonne chose. Cela relève de leur propre initiative mais ne doit pas être intégré dans l'ordonnance.

Mme Cécile Jodogne explique que les fonctionnaires de référence n'effectueront peut-être pas tous un travail de qualité; il reviendra aux communes d'agir en conséquence. La députée regrette que l'information ne puisse pas circuler de la base au sommet.

Mme Annemie Maes rétorque que rien n'empêche les communes d'agir de la sorte.

M. Philippe Close ajoute qu'il est difficile pour un fonctionnaire de référence saisi officiellement par une commune de ne pas tenir compte de cet avis dans son rapport d'évaluation; il pourra ne pas y adhérer mais devra en expliquer les raisons.

Mme Cécile Jodogne pense qu'il aurait été préférable d'intégrer ce mécanisme dans l'ordonnance. La députée a toutefois l'impression que l'ordonnance a été vue uniquement du côté de la Région.

M. Philippe Close rétorque qu'un fonctionnaire de référence ne pourrait ne pas prendre en compte un rapport reçu officiellement d'une commune.

Mme Cécile Jodogne s'interroge sur le sens du terme « officiellement ».

M. Philippe Close explique que si une commune écrit à un fonctionnaire, ce dernier ne pourra ignorer le courrier. Si une procédure, avec les délais qu'elle suppose, avait été imposée, il aurait été plus complexe pour les communes d'intervenir. Dans le cas présent, une commune peut saisir le fonctionnaire de référence à tout moment.

De heer Philippe Close maakt een vergelijking met het BWRO; dat zal geval per geval gebeuren.

### Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

### Artikel 10

Mevrouw Cécile Jodogne geeft toelichting en een verantwoording bij amendement nr. 2.

Mevrouw Annemie Maes vindt dat het een goede zaak is als de gemeenten bereid zijn om een evaluatie van het gewestelijk mobiliteitsplan te bezorgen. Daar moeten zij evenwel zelf over beslissen en dat moet niet in de ordonnantie bepaald worden.

Mevrouw Cécile Jodogne legt uit dat de referentieambtenaren misschien niet allemaal degelijk werk zullen leveren; de gemeenten zullen daar de conclusies uit moeten trekken. De volksvertegenwoordigster betreurt dat de informatie niet van de basis naar de top doorgespeeld wordt.

Mevrouw Annemie Maes werpt op dat niets de gemeenten verhindert om op die manier te werk te gaan.

De heer Philippe Close voegt eraan toe dat het voor een referentieambtenaar op wie een gemeente officieel een beroep doet, moeilijk is om geen rekening te houden met dat advies in zijn evaluatieverslag; hij zal er zich niet akkoord mee kunnen verklaren, maar zal de redenen moeten opgeven.

Volgens mevrouw Cécile Jodogne had men die regeling beter in de ordonnantie opgenomen. De volksvertegenwoordigster heeft echter de indruk dat de ordonnantie enkel door de bril van het Gewest bekeken wordt.

De heer Philippe Close werpt op dat een referentieambtenaar een verslag dat hij officieel van een gemeente krijgt onmogelijk kan negeren.

Mevrouw Cécile Jodogne heeft vragen bij de betekenis van « officieel ».

De heer Philippe Close legt uit dat, als een gemeente een ambtenaar aanschrijft, die laatste dat niet kan negeren. Indien er een procedure met de noodzakelijke termijnen was opgelegd, zou het voor de gemeenten ingewikkelder geweest zijn om op te treden. In dit geval, kan de gemeente op elk moment naar de referentieambtenaar stappen.

**Votes**

L'amendement n° 2 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 10 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 11*

Mme Cécile Jodogne présente et justifie l'amendement n° 3.

Le plan régional de mobilité est adopté tous les dix ans; les plans communaux de mobilité sont adoptés tous les douze ans, soit à chaque fois la durée de deux législatures complètes.

La première adoption du plan régional de mobilité ne devrait susciter aucun problème puisque les communes auront ensuite vingt-quatre mois pour réaliser leur plan.

Par la suite, un décalage interviendra tel qu'à un moment, par exemple, c'est au milieu de la période de validité de dix ans du plan régional que les communes devront modifier leur plan communal. Il est préférable de demander aux communes de modifier leur plan systématiquement dans les vingt-quatre mois de la modification du plan de la Région.

En outre, l'article 18 parle lui d'un délai de dix-mois. Il y a une incohérence.

Mme Brigitte De Pauw explique qu'il a effectivement été tenu compte des durées des législatures tant régionales que communales. Il s'agit toutefois de délais maximums. La question de Mme Jodogne est par conséquent sans objet.

Mme Cécile Jodogne explique que si on adopte le plan régional en 2015, il sera valable jusqu'en 2025. Les communes devront adopter le leur en 2017, valable jusqu'en 2029. En 2035, lors du deuxième renouvellement du plan régional, le décalage sera donc de six ans. La députée suggère dès lors de prévoir une période de vingt-quatre mois suivant chaque adoption du plan régional pour adapter les plans communaux.

Mme Brigitte De Pauw répète qu'il s'agit de délais théoriques maximums. Le délai de dix ans en particulier sera pratiquement plus court. Chaque fois qu'une modification sera introduite au niveau régional, les communes devront modifier leur plan dans les dix-huit mois.

Mme Cécile Jodogne demande si le délai est bien de vingt-quatre mois en cas d'adoption du plan décennal de

**Stemmingen**

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Artikel 10 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 11*

Mevrouw Cécile Jodogne geeft toelichting en een verantwoording bij amendement nr. 3.

Het gewestelijk mobiliteitsplan wordt om de tien jaar aangenomen; de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden om de twaalf jaar aangenomen, met andere woorden telkens voor de duur van twee volledige zittingsperiodes.

De eerste goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan zou geen enkel probleem mogen opleveren, aangezien de gemeenten vervolgens vierentwintig maanden krijgen om hun plan te verwezenlijken.

Daarna lopen de plannen niet meer gelijk en op een bepaald moment zullen de gemeenten in de helft van de geldigheidsperiode van tien jaar van het gewestelijk plan, hun gemeentelijk plan moeten wijzigen. Het is beter de gemeenten te vragen om hun plan systematisch te wijzigen binnen vierentwintig maanden na de wijziging van het gewestelijk plan.

Bovendien gaat het in artikel 18 over een termijn van achttien maanden. Dat is niet coherent.

Mevrouw Brigitte De Pauw legt uit dat er effectief rekening gehouden is met de duur van de gewestelijke en de gemeentelijke zittingsperiodes. Het gaat evenwel over maximumtermijnen. Het voorstel van mevrouw Jodogne is dus doelloos.

Mevrouw Cécile Jodogne legt uit dat, als men het gewestelijk plan in 2015 goedkeurt, het geldig zal zijn tot 2025. De gemeenten zullen hun plan in 2017 moeten aannemen en dat blijft geldig tot 2029. In 2035, op het ogenblik van de tweede vernieuwing van het gewestelijk plan, zal de kloof dus zes jaar zijn. De volksvertegenwoordigster stelt dus een periode van vierentwintig maanden voor na elke goedkeuring van het gewestelijk plan om de gemeentelijke plannen goed te keuren.

Mevrouw Brigitte De Pauw herhaalt dat het over theoretische maximumtermijnen gaat. De termijn van tien jaar in het bijzonder zal in de praktijk korter zijn. Telkens op gewestelijk niveau een wijziging doorgevoerd wordt, moeten de gemeenten binnen achttien maanden hun plan wijzigen.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt of de termijn wel dege-lijk vierentwintig maanden is in geval van goedkeuring van



mobilité et de dix-huit mois en cas de révision ou d'adoption d'un nouveau plan.

Mme Els Ampe répond que le délai de vingt-quatre mois ne vaut que pour la première adoption du plan régional de mobilité.

M. Philippe Close estime que c'est logique.

Mme Cécile Jodogne ne lit pas l'article de cette manière. Nulle part il n'est précisé que le délai de vingt-quatre mois ne vaut que pour le premier plan.

Mme Béatrice Fraiteur s'interroge sur le soutien offert aux communes en vue de la réalisation de leur plan de mobilité.

Mme Elke Roex explique que l'ordonnance déchargera les communes.

Mme Cécile Jodogne prétend l'inverse. Les communes devront régulièrement modifier leur plan, avec un cahier des charges assez lourd, et fréquemment transmettre une série d'informations au fonctionnaire de référence.

Mme Béatrice Fraiteur en est également persuadée, et ce alors même que la situation des communes est loin d'être rose. Des soutiens financiers aux communes seront-ils dès lors prévus ?

Mme Elke Roex explique qu'auparavant, les communes ne partaient de rien pour établir leur plan de mobilité. Dorénavant, un plan régional de mobilité sera valable pour l'ensemble du territoire de la Région et les communes ne devront plus qu'y intégrer de petites adaptations locales.

Mme Els Ampe ajoute que le plan régional de mobilité comprend un volet stratégique. Il doit également être défini dans le plan communal. Il n'est pas indiqué le degré de détail exigé des communes qui peuvent dès lors limiter les surcharges en agissant à ce niveau.

#### Votes

L'amendement n° 3 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 11 est adopté par 12 voix contre 2.

#### Article 12

Cet article ne suscite aucun commentaire.

het tienjarenmobiliteitsplan en achttien maanden in geval van herziening of goedkeuring van een nieuw plan.

Mevrouw Els Ampe antwoordt dat de termijn van vierentwintig maanden enkel geldt voor de eerste goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan.

De heer Philippe Close vindt dat logisch.

Mevrouw Cécile Jodogne leest dat artikel niet op dezelfde manier. Nergens wordt bepaald dat de termijn van vierentwintig maanden enkel voor het eerste plan geldt.

Mevrouw Béatrice Fraiteur heeft vragen bij de steun aan de gemeenten voor de verwezenlijking van hun mobiliteitsplan.

Mevrouw Elke Roex legt uit dat de ordonnantie voor de gemeenten minder werk zal betekenen.

Mevrouw Cécile Jodogne beweert het omgekeerde. De gemeenten zullen hun plan regelmatig moeten wijzigen, met een tamelijk omslachtig bestek, en zullen vaak een rist informatie moeten bezorgen aan de referentieambtenaar.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is daar ook van overtuigd, en net op een moment dat de situatie van de gemeenten verre van rooskleurig is. Komt er financiële steun voor de gemeenten ?

Mevrouw Elke Roex legt uit dat de gemeenten voorheen van nul vertrokken om hun mobiliteitsplan op te stellen. Voortaan zal een gewestelijk mobiliteitsplan geldig zijn voor het hele gewestelijk grondgebied en zullen de gemeenten er enkel nog kleine lokale aanpassingen in moeten aanbrengen.

Mevrouw Els Ampe voegt eraan toe dat het gewestelijk mobiliteitsplan een strategisch luik omvat. Het moet eveneens vastgesteld worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De mate van gedetailleerdheid die van de gemeenten wordt geëist, is niet aangegeven. Ze kunnen bijgevolg de extra kosten beperken door op dat niveau te handelen.

#### Stemmingen

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Artikel 11 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### Artikel 12

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 12 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 13*

Le président relève l'usage impropre du mot « fonctionnements » au paragraphe 2.

Mme Annemie Maes suggère de laisser le texte en l'état.

**Vote**

L'article 13 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 14*

Mme Cécile Jodogne répète qu'elle souhaite que la Région soit soumise à la même obligation que les communes de transmettre « un calendrier ainsi qu'une évaluation budgétaire des coûts estimés pour la réalisation des aménagements ».

**Vote**

L'article 14 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 15*

Mme Béatrice Fraiteur s'interroge sur la manière dont se déroulera concrètement la concertation entre la commune et le fonctionnaire régional de référence.

La députée demande également à qui revient la décision finale lorsqu'un projet de plan communal de mobilité est soumis pour avis à des communes limitrophes et que ces dernières s'opposent au plan en question.

Mme Els Ampe répond que la situation n'est pas si floue. Dans la mesure où la stratégie est définie au niveau régional, il est moins probable qu'aujourd'hui que des communes émettent des avis allant à l'encontre d'un projet d'une commune.

Mme Béatrice Fraiteur s'étonne qu'il ne soit pas prévu dans l'ordonnance qu'une instance tranche en cas de contestation.

Mme Els Ampe ajoute qu'un plan communal de mobilité doit nécessairement être approuvé par la Région. Si d'autres communes marquent leur désaccord, la Région pourra ne pas approuver ledit plan en raison des contestations. Il est

**Stemming**

Artikel 12 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 13*

De voorzitter wijst op het verkeerde gebruik van het woord « fonctionnements » in § 2 van de Franse tekst.

Mevrouw Maes stelt voor om de tekst ongewijzigd te laten.

**Stemming**

Artikel 13 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 14*

Mevrouw Cécile Jodogne herhaalt haar wens dat het Gewest aan dezelfde verplichting als de gemeenten wordt onderworpen, te weten « een tijdschema en een budgettaire raming van de kosten voor de realisatie van de inrichtingen » door te geven.

**Stemming**

Artikel 14 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 15*

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt hoe het overleg tussen de gemeente en de gewestelijke referentieambtenaar concreet zal verlopen.

De volksvertegenwoordigster vraagt eveneens wie de eindbeslissing heeft wanneer een ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan om advies voorgelegd wordt aan aangrenzende gemeenten en die laatste zich tegen het plan in kwestie verzetten.

Mevrouw Els Ampe antwoordt dat de situatie niet zo vaag is. In zoverre de strategie op gewestelijk vlak vastgesteld wordt, is het minder waarschijnlijk dan vandaag dat gemeenten adviezen tegen een ontwerp van een gemeente uitbrengen.

Het verbaast mevrouw Béatrice Fraiteur dat de ordonantie niet voorziet in een instantie die de knoop doorhakt in geval van betwisting.

Mevrouw Els Ampe voegt eraan toe dat een gemeentelijk mobiliteitsplan moet worden goedgekeurd door het Gewest. Indien andere gemeenten er niet mee akkoord gaan, zal het Gewest het plan wegens de betwistingen niet kun-

clair que la Région tranchera puisqu'il lui revient, *in fine*, d'approuver le plan communal de mobilité.

Mme Béatrice Fraiteur se demande encore ce qu'il adviendra en cas de contestation de communes situées en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Philippe Close explique que l'enquête publique se déroulera comme d'autres enquêtes publiques. La commune adaptera le plan soumis à l'enquête suite aux avis recueillis mais ne sera pas pour autant obligée de suivre ce que disent les communes limitrophes.

#### **Vote**

L'article 15 est adopté par 12 voix contre 2.

#### *Articles 16 et 17*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

#### **Votes**

Les articles 16 et 17 sont adoptés par 12 voix contre 2.

#### *Article 18*

Mme Cécile Jodogne présente et justifie l'amendement n° 4.

#### **Votes**

L'amendement n° 4 est rejeté par 2 voix contre 12.

L'article 18 est adopté par 12 voix contre 2.

#### *Articles 19 à 24*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

#### **Votes**

Les articles 19 à 24 sont adoptés par 12 voix contre 2.

nen goedkeuren. Het is duidelijk dat het Gewest zal beslissen, aangezien het *in fine* bevoegd is om het gemeentelijk mobiliteitsplan goed te keuren.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt nog wat er zal gebeuren bij betwistingen door gemeenten die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen.

De heer Philippe Close legt uit dat het openbaar onderzoek zal verlopen zoals andere openbare onderzoeken. De gemeente zal het aan het openbaar onderzoek onderworpen plan aanpassen, rekening houdend met de ingewonnen adviezen, maar zal niet verplicht zijn om rekening te houden met wat de aangrenzende gemeenten zeggen.

#### **Stemming**

Artikel 15 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikelen 16 en 17*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

#### **Stemmingen**

De artikelen 16 en 17 worden aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikel 18*

Mevrouw Cécile Jodogne dient amendement nr. 4 in en verantwoordt het.

#### **Stemmingen**

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 2 stemmen tegen 12.

Artikel 18 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikelen 19 tot 24*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

#### **Stemmingen**

De artikelen 19 tot 24 worden aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Article 25*

Le président précise qu'il y a lieu de remplacer les mots « alinéas 2 et 3 » par les mots « alinéas 1<sup>er</sup> et 2 ». (*Assentiment.*)

**Vote**

L'article 25, tel que corrigé techniquement, est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 26*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Votes**

L'article 26 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 27*

Le président précise qu'il y a lieu, dans le texte néerlandais, de remplacer les mots « subsidies, bestemd voor » par les mots « gaat de Regering ». (*Assentiment.*)

**Vote**

L'article 27, tel que corrigé techniquement, est adopté par 12 voix contre 2.

*Articles 27 à 34*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

**Votes**

Les articles 27 à 34 sont adoptés par 12 voix contre 2.

*Article 35*

Le président précise qu'il y a lieu de remplacer les mots « Dans le même Code » par les mots « Au titre I<sup>er</sup>, chapitre I<sup>er</sup> du même Code ». (*Assentiment.*)

**Vote**

L'article 35, tel que corrigé techniquement, est adopté par 12 voix contre 2.

*Artikel 25*

De voorzitter preciseert dat de woorden « tussen het tweede en het derde lid » dienen te worden vervangen door « tussen het eerste en het tweede lid ». (*Instemming.*)

**Stemming**

Artikel 25, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 26*

Deze artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemmingen**

Artikel 26 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 27*

De voorzitter preciseert dat in de Nederlandse tekst de woorden « subsidies, bestemd voor » moeten worden vervangen door « gaat de Regering ». (*Instemming.*)

**Stemming**

Artikel 27, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 27 tot 34*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

**Stemmingen**

De artikelen 27 tot 34 worden aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

*Artikel 35*

De voorzitter preciseert dat de woorden « In hetzelfde Wetboek » moeten worden vervangen door « In titel I, hoofdstuk I van hetzelfde Wetboek ». (*Instemming.*)

**Stemming**

Artikel 35, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

## Article 36

Le président précise qu'il y a lieu de remplacer les mots « alinéa 3 » par les mots « alinéa 4 ». (*Assentiment.*)

Mme Cécile Jodogne présente et justifie les amendements n<sup>os</sup> 5 et 6.

L'article 36 vise à faire présider, en cas de projet d'intérêt régional en matière de mobilité, la commission de concertation par un fonctionnaire régional.

La députée regrette qu'il ne soit pas précisé s'il relève de Bruxelles Mobilité ou de l'AATL et ne perçoit d'ailleurs pas la nécessité de la proposition qu'elle estime contre-productive. Mme Jodogne doute effectivement de la plus-value d'une telle proposition dès lors que le fonctionnaire de référence doit remettre un avis, que le fonctionnaire délégué peut s'en écarter à condition de motiver sa décision et que le Gouvernement peut procéder à une évocation s'il estime qu'un permis délivré n'est pas conforme au plan régional de mobilité. Cette proposition procure le sentiment qu'il s'agit de déposséder symboliquement la commune de la présidence de la commission de concertation.

La commission sera en outre probablement présidée par le fonctionnaire de référence ou par les représentants du fonctionnaire délégué qui ne sont pas du tout outillés pour ce genre d'exercices. Le risque est de se retrouver face à des communes démissionnaires ou, au contraire, beaucoup plus combatives dans leur opposition à un projet.

Quitte à modifier le mode de fonctionnement actuel, qui fait pourtant ses preuves depuis une quarantaine d'années, il aurait été préférable, aux yeux de la députée, de pousser la logique jusqu'au bout et de confier au niveau régional l'organisation des commissions de concertation relatives aux permis en matière de mobilité, mais entièrement et ailleurs que dans la commune. C'eût évidemment été dommageable également puisque cela éloigne le citoyen.

La députée aimerait qu'on lui explique ce qui a motivé cette proposition. Pour rappel, la commission de concertation vise à émettre un avis commun à la Région et à la commune concernée. Alors que la Région y est déjà majoritairement représentée de par la composition de la commission, on y ajoute encore un représentant de l'administration régionale de la mobilité.

Mme Els Ampe explique qu'il arrive que différentes communes aient des intérêts dans un projet et que peut se poser de savoir quelle est la commune qui préside la commission.

## Artikel 36

De voorzitter preciseert dat de woorden « derde lid » moeten worden vervangen door de woorden « vierde lid ». (*Instemming.*)

Mevrouw Cécile Jodogne stelt amendement nr. 5 en nr. 6 voor en verantwoordt ze.

Artikel 36 beoogt de overlegcommissie te laten voorzitten door een gewestelijk ambtenaar in geval van een project van gewestelijk belang inzake mobiliteit.

De volksvertegenwoordigster betreurt dat niet nader bepaald is of die ambtenaar werkt voor Mوبiel Brussel of voor het BROH, en ziet het nut van dit voorstel, dat zij contraproductief acht, trouwens niet in. Mevrouw Jodogne twijfelt inderdaad aan de meerwaarde van dergelijk voorstel, aangezien de referentieambtenaar een advies moet geven, de gemachtigde ambtenaar daarvan kan afwijken op voorwaarde dat hij zijn beslissing met redenen omkleedt en de Regering kan overgaan tot een evocatie als zij een verstrekte vergunning niet conform het Gewestelijk Mobiliteitsplan acht. Dit voorstel geeft het gevoel dat men de gemeente symbolisch het voorzitterschap van de overlegcommissie ontnemt.

Bovendien wordt de commissie waarschijnlijk voorgezeten door de referentieambtenaar of door vertegenwoordigers van de gemachtigde ambtenaar, die helemaal niet uitgerust zijn voor dit soort werk. Het gevaar bestaat dat de gemeenten daardoor interesse verliezen of, integendeel, zich veel harder in de strijd tegen een project gooien.

Op gevaar af de huidige werkwijze, die nochtans al een veertigtal jaar vruchten afwerpt, te wijzigen, ware het in de ogen van de volksvertegenwoordigster verkieslijk geweest de logica helemaal door te drijven en de organisatie van de overlegcommissies voor vergunningen inzake mobiliteit toe te vertrouwen aan het gewestelijk niveau, maar dan helemaal én elders dan in de gemeente. Natuurlijk zou het ook jammer geweest zijn, want dat zorgt voor een kloof met de burger.

De volksvertegenwoordigster zou graag uitleg hebben over de redenen voor dat voorstel. Ter herinnering, de overlegcommissie strekt tot het uitbrengen van een gezamenlijk advies van het Gewest en de betrokken gemeente. Hoewel de commissie al voor het merendeel aangesteld is uit vertegenwoordigers van het Gewest, wordt daar nog een vertegenwoordiger van het gewestelijk bestuur van mobiliteit aan toegevoegd.

Mevrouw Els Ampe licht toe dat soms verschillende gemeenten belang hebben bij een project en dat dan de vraag kan rijzen welke gemeente de commissie voorziet.

Par ailleurs, lorsqu'un projet ne concerne que l'intérêt d'une commune, c'est toujours à cette dernière que revient la présidence de la commission. La députée ne perçoit dès lors pas de problème.

Mme Cécile Jodogne explique que les projets d'intérêt général qui concernent plusieurs communes sont gérés depuis une quarantaine d'années au sein de la Région sans aucun problème. Conformément au CoBAT, il revient alors à la Région de déterminer la commune qui préside la commission de concertation.

Par ailleurs, des projets d'intérêt général peuvent ne concerner qu'une seule commune.

La députée n'est dès lors pas convaincue par l'explication.

Mme Béatrice Fraiteur imagine mal expliquer à l'échelon de l'urbanisme qu'il ne présidera plus la commission de concertation en cas de projet d'intérêt régional en matière de mobilité. Cela ne lui semble en tous cas pas démocratique.

On a moins l'impression qu'il s'agit de prendre les communes en partenariat que de les court-circuiter.

### Votes

L'amendement n° 5 est rejeté par 12 voix contre 2. En conséquence, l'amendement n° 6 est devenu sans objet.

L'article 36, tel que corrigé techniquement, est adopté par 12 voix contre 2.

### Article 37

Mme Cécile Jodogne doute que la procédure mise en place par l'article 37 serve la simplification. Lorsque des travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique sont envisagés, il faudra préalablement s'adresser au fonctionnaire de référence qui devra confirmer la dispense de permis.

Si la commune a prévu un budget en vue de réaménager un trottoir à l'identique mais que le plan régional de mobilité prévoit de l'élargir d'un mètre, il faudra un permis. Quid si la commune n'en a pas les moyens, qu'elle ne peut programmer ces travaux que dans dix ans ?

M. Aziz Albishari comprend que la mesure prévue audit article n'est là que pour obliger les communes à s'inscrire dans le plan régional.

Mme Elke Roex explique qu'une longue discussion a présidé à l'élaboration de cet article. Il s'agit surtout d'évi-

Als een project enkel belang heeft voor één gemeente, heeft die laatste trouwens altijd het voorzitterschap van de commissie. De volksvertegenwoordigster ziet bijgevolg geen probleem.

Mevrouw Cécile Jodogne legt uit dat de projecten van algemeen belang die betrekking hebben op verscheidene gemeenten sedert een veertigtal jaren zonder enig probleem door het Gewest worden beheerd. Overeenkomstig het BWRO, komt het dan toe aan het Gewest te bepalen welke gemeente de overlegcommissie voorziet.

Projecten van algemeen belang kunnen trouwens ook enkel betrekking hebben op één enkele gemeente.

De volksvertegenwoordigster is bijgevolg niet overtuigd door de uitleg.

Mevrouw Beatrice Fraiteur kan zich moeilijk inbeelden aan de schepen voor stedenbouwkunde te moeten uitleggen dat hij niet langer voorzitter is van de overlegcommissie bij een project van gewestelijk belang inzake mobiliteit. Dat lijkt alleszins niet democratisch.

Men krijgt eerder de indruk dat het erom gaat de gemeente te saboteren dan ze als partners te gebruiken.

### Stemmingen

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 12 stemmen tegen twee. Bijgevolg is amendement nr. 6 doelloos geworden

Artikel 36, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

### Artikel 37

Mevrouw Cécile Jodogne betwijfelt of de door artikel 37 ingevoerde procedure strekt tot vereenvoudiging. Als identieke werken betreffende de wegen en de openbare ruimten worden overwogen, zal men zich eerst moeten richten tot de referentieambtenaar, die de vrijstelling van vergunning moet bevestigen.

Als de gemeente voorzien heeft in een budget voor de identieke heraanleg van een trottoir, maar het gewestelijk mobiliteitsplan voorziet in een verbreding met een meter, is een vergunning nodig. Wat als een gemeente niet de middelen heeft en die werken enkel over tien jaar kan plannen ?

De heer Aziz Albishari begrijpt dat de maatregel waarin voornoemd artikel voorziet enkel tot doel heeft de gemeenten te verplichten zich te voegen naar het gewestelijk plan.

Mevrouw Elke Roex licht toe dat het opstellen van dit artikel een lange discussie gevegd heeft. Het is vooral de

ter que des « travaux à l'identique » aillent à l'encontre du plan régional de mobilité, qu'une commune effectue de grands investissements qui n'iraient pas dans le sens dudit plan.

Une commune pourra toutefois procéder à des travaux d'entretien ordinaire. Une surface minimum – 1.000 mètres carrés – sous laquelle la commune ne doit pas solliciter le fonctionnaire de référence, est en effet prévue. Les réparations des trottoirs évoquées par Mme Jodogne pourraient donc être réalisées. Mme Roex ne voit effectivement pas dans quelle commune on trouverait des trottoirs d'une superficie supérieure à 1.000 mètres carrés.

Mme Cécile Jodogne souligne que l'article parle d'une superficie de 1.000 mètres carrés minimum ou de tronçons de voiries entre deux carrefours, qu'on retrouve justement dans toutes les communes.

La députée souhaiterait que la STIB, aujourd'hui dispensée de permis pour des aménagements d'arrêt pouvant pourtant porter atteinte au plan régional de mobilité, soit soumise au même régime.

Mme Elke Roex suppose que les ministres ne sont pas schizophrènes. S'il prennent une décision en matière de mobilité, ils tiennent compte des décisions prises en termes de travaux publics.

Mme Cécile Jodogne rappelle les incohérences dénoncées lors de la discussion générale.

Mme Elke Roex pense que cela n'arrivera pas à un bon ministre.

#### **Vote**

L'article 37 est adopté par 12 voix contre 2.

#### *Article 38*

Mme Cécile Jodogne présente et justifie l'amendement n° 7.

#### **Votes**

L'amendement n° 7 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 38 est adopté par 12 voix contre 2.

#### *Article 39*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

bedoeling te voorkomen dat « identieke werken » indruisen tegen het gewestelijk mobiliteitsplan, dat een gemeente grote investeringen doet die niet sporen met voornoemd plan.

Een gemeente kan echter overgaan tot gewone onderhoudswerken. Er is immers voorzien in een minimumoppervlakte – 1.000 m<sup>2</sup> – waaronder de gemeente geen beroep moet doen op de referentieambtenaar. De herstellingen aan de trottoirs waarover mevrouw Jodogne sprak, kunnen dus uitgevoerd worden. Mevrouw Roex ziet werkelijk niet welke gemeente meer dan 1.000 m<sup>2</sup> trottoirs heeft.

Mevrouw Cécile Jodogne benadrukt dat het artikel gewag maakt van een oppervlakte van minimum 1.000 m<sup>2</sup> of van baanvakken openbare weg tussen twee kruispunten, die men nu net in alle gemeenten vindt.

De volksvertegenwoordigster zou willen dat de MIVB, die momenteel vrijgesteld is van vergunningen voor het aanleggen van haltes die nochtans het gewestelijk mobiliteitsplan in het gedrang kunnen brengen, onderworpen wordt aan dezelfde regeling.

Mevrouw Elke Roex veronderstelt dat de ministers niet schizofreen zijn. Als zij een beslissing nemen inzake mobiliteit, houden zij rekening met de beslissingen die op het vlak van openbare werken werden genomen.

Mevrouw Cécile Jodogne herinnert aan de incoherenties die werden aangeklaagd tijdens de algemene bespreking.

Volgens mevrouw Elke Roex gaat dat niet gebeuren met een goede minister.

#### **Stemming**

Artikel 37 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikel 38*

Mevrouw Cécile Jodogne stelt amendement nr. 7 voor en verantwoordt het.

#### **Stemmingen**

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Artikel 38 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikel 39*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 39 est adopté par 12 voix contre 2.

*Article 40*

Mme Béatrice Fraiseur s'interroge sur le calendrier prévu pour l'adoption du plan régional de mobilité.

**Vote**

L'article 40 est adopté par 12 voix contre 2.

**V. Vote sur l'ensemble  
de la proposition d'ordonnance**

L'ensemble de la proposition d'ordonnance, telle que corrigée techniquement, est adopté par 12 voix contre 2.

**VI. Lecture et approbation du rapport**

Moyennant quelques corrections techniques, le rapport est approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

*La Rapporteuse,*

Brigitte DE PAUW

*Le Président,*

Jamal IKAZBAN

**Stemming**

Artikel 39 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen twee

*Artikel 40*

Mevrouw Beatrice Fraiseur vraagt naar het tijdschema voor de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan.

**Stemming**

Artikel 40 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

**V. Stemming over het geheel  
van het voorstel van ordonnantie**

Het voorstel van ordonnantie, aldus technisch gecorrigeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

**VI. Lezing en goedkeuring van het verslag**

Mits enkele technische correcties, wordt het verslag goedgekeurd bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*De Rapporteur,*

Brigitte DE PAUW

*De voorzitter,*

Jamal IKAZBAN



## VII. Amendements

N° 1 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

### Article 3

**Insérer le mot « durable » entre les mots « développement » et « . Il ».**

#### JUSTIFICATION

Vu l'adoption prochaine d'un plan régional de développement durable (PRDD), il semble opportun d'y faire référence dans cette disposition.

N° 2 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

### Article 10

**Au § 1<sup>er</sup>, insérer un nouvel alinéa entre l'alinéa 1<sup>er</sup> et l'alinéa 2, rédigé comme suit :**

*« Les communes peuvent transmettre au fonctionnaire de référence régional leur évaluation vingt-sept mois après l'entrée en vigueur du plan régional de mobilité. ».*

#### JUSTIFICATION

Le texte prévoit seulement dans la phase de suivi du plan régional de mobilité une information aux communes du rapport d'évaluation tel que rédigé par le fonctionnaire de référence.

Les communes n'ont donc pas la possibilité de transmettre elles-aussi une évaluation du plan régional de mobilité pour ce qui concerne leur territoire. La proposition d'amendement prévoit cette faculté afin d'enrichir les informations sur lesquelles le fonctionnaire de référence pourra se baser pour effectuer son évaluation.

N° 3 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

### Article 11

**A l'alinéa 1<sup>er</sup>, remplacer les mots « tous les douze ans » par les mots « dans les vingt-quatre mois de chaque adoption du plan régional de mobilité ».**

#### JUSTIFICATION

Cette modification est indispensable si l'on veut assurer une cohérence entre l'adoption des plans régionaux de mobilité successifs et les plans communaux de mobilité.

## VII. Amendementen

Nr. 1 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

### Artikel 3

**Het woord « duurzaam » in te voeren tussen de woorden « gewestelijk » en « ontwikkelingsplan ».**

#### VERANTWOORDING

Gelet op de toekomstige goedkeuring van een gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), lijkt het opportuun om daarnaar te verwijzen in deze bepaling.

Nr. 2 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

### Artikel 10

**In § 1, een tweede lid toe te voegen, luidend als volgt :**

*« 27 maanden na de inwerkingtreding van het gewestelijk mobiliteitsplan, mogen de gemeenten hun evaluatieverslag aan de referentie-ambtenaar bezorgen. ».*

#### VERANTWOORDING

De tekst bepaalt pas in de fase van de follow-up van het gewestelijk mobiliteitsplan dat informatie gegeven moet worden aan de gemeenten over het evaluatieverslag opgesteld door de referentieambtenaar.

De gemeenten kunnen dus geen evaluatie van het gewestelijk mobiliteitsplan voor hun grondgebied verzenden. Het voorstel van amendement voorziet in deze mogelijkheid om de informatie te verkrijgen op basis waarvan de referentieambtenaar zijn evaluatie kan opstellen.

Nr. 3 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

### Artikel 11

**In het eerste lid, de woorden « om de twaalf jaar » te vervangen door de woorden « binnen vierentwintig maanden na elke goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan ».**

#### VERANTWOORDING

Deze wijziging is onontbeerlijk als men de samenhang wil verzekeren tussen de goedkeuring van de opeenvolgende gewestelijke mobiliteitsplannen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

N° 4 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

*Article 18*

**Au § 1<sup>er</sup>, remplacer les mots** « dans un délai de dix-huit mois » **par les mots** « *dans un délai de vingt-quatre mois* ».

## JUSTIFICATION

Cette modification est indispensable si l'on veut assurer une cohérence avec l'article 11 et entre l'adoption des plans régionaux de mobilité successifs et les plans communaux de mobilité, et ne pas multiplier la révision des plans communaux de mobilité et ainsi gaspiller du temps et de l'argent public.

N° 5 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

*Article 36*

**Supprimer le 2°.**

## JUSTIFICATION

La proposition de faire présider la commission de concertation par un fonctionnaire régional (sans préciser s'il est issu de l'Administration de l'Aménagement du Territoire ou de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements ou d'ailleurs) est inutile voire contre-productive.

N° 6 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

*Article 36*

**Remplacer l'article par la disposition suivante :**

« A l'article 9, alinéa 4, du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° la désignation, outre de l'Administration de l'Aménagement du Territoire ainsi que de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, des administrations régionales concernées comme membres des commissions. ». ».

## JUSTIFICATION

Amendement technique, conséquence de l'amendement n° 5.

Nr. 4 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

*Artikel 18*

**In § 1, « binnen een termijn van achttien maanden » te vervangen door** « *binnen een termijn van vierentwintig maanden* ».

## VERANTWOORDING

Deze wijziging is onontbeerlijk als men de samenhang wil verzekeren tussen artikel 11 en de goedkeuring van de opeenvolgende gewestelijke mobiliteitsplannen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen, en als men gemeentelijke mobiliteitsplannen niet telkens weer wil herzien, wat tijd en overheidsgeld kost.

Nr. 5 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

*Artikel 36*

**2° te doen vervallen.**

## VERANTWOORDING

Het voorstel om de overlegcommissie te laten voorzitten door een gewestelijke ambtenaar (zonder te preciseren of hij uit het Bestuur Ruimtelijke Ordening of het Bestuur Uitrustingen en Vervoer of van elders komt) is nutteloos en zelfs contraproductief.

Nr. 6 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

*Artikel 36*

**Het artikel te vervangen door de volgende bepaling :**

« In artikel 9, vierde lid, van hetzelfde wetboek, wordt het punt 3° vervangen door wat volgt :

« 3° de aanwijzing, naast het bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening evenals van het gewestelijk Bestuur Uitrustingen en Vervoer, van de betrokken gewestelijke besturen als leden van de commissies. ». ».

## VERANTWOORDING

Dit technisch amendement is het gevolg van amendement nr. 5.

N° 7 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

*Article 38*

**A l'article 177 en projet, supprimer le dernier alinéa.**

## JUSTIFICATION

Dans la procédure de délivrance d'un permis, il est toujours nécessaire de motiver lorsque l'on s'écarte d'un avis ou même lorsque l'on ne donne pas suite à une remarque émise lors de l'enquête publique.

N° 8 (de Cécile JODOGNE et Béatrice FRAITEUR)

*Article 41 (nouveau)*

**Ajouter un article 41 rédigé comme suit :**

« Article 41. – L'article 3 s'appliquera à partir de l'entrée en vigueur du plan régional de développement durable. A défaut d'adoption d'un tel plan, ce sont les objectifs du plan régional de développement qui s'imposeront au plan régional de mobilité. ».

## JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

Nr. 7 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

*Artikel 38*

**In het ontworpen artikel 177, het laatste lid te doen vervallen.**

## VERANTWOORDING

In de procedure voor de afgifte van een vergunning zijn motiveringen altijd noodzakelijk wanneer men afwijkt van een advies of zelfs wanneer men geen rekening houdt met een opmerking die in het kader van het openbaar onderzoek werd gemaakt.

Nr. 8 (van Cécile JODOGNE en Béatrice FRAITEUR)

*Artikel 41 (nieuw)*

**Een artikel 41 toe te voegen, luidend als volgt :**

« Artikel 41. – Artikel 3 is van toepassing vanaf de inwerkingtreding van het gewestelijk duurzaam ontwikkelingsplan. Als geen dergelijk plan wordt aangenomen, worden de doelstellingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan opgelegd aan het gewestelijk mobiliteitsplan. ».

## VERANTWOORDING

Wordt gegeven tijdens de vergadering.

