

Nuisances

La Commission considère que :

- les demandes d'amplification de la collecte (étendre la collecte sur tout le territoire de la Région, une 4^{ème} poubelle pour produits compostables,...) doivent être incorporées dans le plan déchets
- les demandes d'interdiction d'utiliser des pesticides et herbicides sont déjà rencontrées par la réglementation sur ce sujet
- les demandes relatives à l'épuration de la Senne doivent être reprises par le plan global d'épuration des eaux qui ne pourra effectivement se réaliser que par la recherche de nouveaux moyens financiers
- les demandes de prévoir une zone spécifiquement destinée à accueillir des infrastructures de tri et de traitement de déchets sont à intégrer dans le plan régional d'environnement

LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS**1. INTRODUCTION**

La question des équipements collectifs et des services à la population reçoit un traitement trop allusif dans le PRD. Malgré certaines similitudes, on ne peut coupler la problématique des commerces (déjà regrettamment sous-traitée dans le PRD) avec celle des équipements culturels, récréatifs, sportifs, d'assistance ou d'enseignement. En outre, il conviendrait de ne pas négliger les services administratifs.

Ce constat amène à la nécessité d'un véritable projet en la matière, sur lequel le PRD ne peut en aucune manière faire l'impasse : en effet, il apparaît clairement à la CRD, à la lecture de l'enquête publique, que l'habitat (pris dans son sens large) est une des principales préoccupations des Bruxellois, c'est-à-dire l'habitat pris dans le sens de l'habitabilité, de la qualité de la vie.

Si l'accessibilité au logement (soit l'inadéquation entre le pouvoir d'achat du Bruxellois et le loyer ou le coût d'acquisition) apparaît comme le problème premier, les réclamants dont les associations d'habitants ou les milieux représentatifs des familles, soulignent la très

Hinder

De Commissie vindt dat :

- de verzoeken tot verhoging van de ophaling (uitbreiding van de inzameling over het hele grondgebied van het Gewest, een 4e vuilnisbak voor composteerbare produkten,...) in het afvalplan moeten worden opgenomen.
- de verzoeken voor een verbod op het gebruik van pesticiden en herbiciden reeds ingewilligd worden door de reglementering terzake.
- de verzoeken betreffende de zuivering van de Zenne moeten worden opgenomen in het globaal waterzuiveringsplan, wat enkel kan worden verwezenlijkt via het zoeken van nieuwe financiële middelen.
- de verzoeken om een specifiek gebied te voorzien dat de infrastructuur voor het sorteren en het verwerken van afval onthaalt, in het Gewestelijk Milieuplan moeten worden opgenomen.

DE COLLECTIEVE UITRUSTINGEN**1. INLEIDING**

De wijze waarop het Gewop de kwestie van de collectieve uitrusting en de diensten aan de bevolking behandelt, is te vrijblijvend. Ondanks bepaalde overeenkomsten kan men de kwestie van de handelszaken (die helaas te beperkt wordt behandeld door het Gewop) niet koppelen aan deze van de culturele, recreatieve, sportieve, hulp- en onderwijsuitrustingen. De administratieve diensten mogen trouwens niet genegeerd worden.

Deze vaststelling leidt tot de noodzaak om een heus project terzake uit te werken waaraan het Gewop geenszins kan voorbijgaan : de GOC leidt uit de lezing van het openbaar onderzoek duidelijk af dat de woonomgeving (in de brede zin van het woord) een van de belangrijkste bekommernissen van de Brusselaars is, dat wil zeggen woonomgeving in de zin van bewoonbaarheid, leefkwaliteit.

Indien de toegankelijkheid van de huisvesting (dat wil zeggen afstemming van de koopkracht van de Brusselaar op de huur- of koopprijs) een eerste probleem blijkt te zijn, benadrukken de indieners van een bezwaar, waaronder verenigingen van bewoners

grande importance de l'environnement du logement, spécifique au milieu urbain, soit en termes de nuisances (le bruit et la congestion automobile), soit en termes d'opportunités (la proximité immédiate de tout ce qui est nécessaire pour vivre).

Ce dernier point recouvre l'assistance aux personnes, l'infrastructure culturelle, récréative et sportive, l'enseignement, les services privés ou publics, ... : ce que nous appellerons les équipements collectifs.

Or la CRD estime que cette problématique est non seulement sous-traitée par le PRD mais qu'elle a même été sous-étudiée avant l'établissement du projet de PRD, semble-t-il à la CRD. Et ceci est regrettable et doit absolument être réparé : dans sa compétition pour le logement avec sa zone suburbaine, la proximité immédiate, l'accessibilité et la diversité des équipements collectifs devraient être, par nature urbaine, un des atouts décisifs pour s'établir en ville plutôt qu'en périphérie. Il ne s'agit donc même pas de juste combler un déficit à évaluer à Bruxelles, il s'agit de mener une politique volontariste de manière à renforcer sérieusement l'attractivité de la région avec un de ses plus élémentaires atouts naturels. Tel est le sens des propositions en matière d'équipements collectifs que la CRD souhaite dégager de l'enquête publique.

2. UN ETAT DES LIEUX INSUFFISANT

Les études préalables au PRD n'ont pas abouti à une approche suffisamment globale de la question. Des moyens doivent être dégagés, suivant les réclamations de l'enquête publique pour que sur l'approche large de la notion d'habitat mais aussi pour répondre au souhait du PRD de rendre Bruxelles plus attrayante pour de jeunes ménages avec enfants, afin de permettre :

- une fine connaissance de la situation existante
- une cartographie des équipements en fonction de la densité et de la structure sociologique de la population
- une meilleure appréhension de la demande, de la demande potentielle (d'éventuels futurs Bruxellois) et de la demande spécifique en milieux défavorisés.

3. ENCADREMENT, LOCALISATION & ACCESSIBILITE

Un grand nombre de services essentiels doivent être dispensés par des équipements proches du domicile ou, éventuellement, proches du lieu de travail : c'est

of organisaties die de gezinnen vertegenwoordigen, het grote belang van de omgeving van de huisvesting, specifiek voor het stadsmilieu, hetzij in termen van hinder (lawaai en druk autoverkeer), hetzij in termen van opportuniteiten (onmiddellijke nabijheid van alles wat nodig is om te leven).

Dit laatste punt omvat de hulp aan personen, de culturele, recreatieve en sportieve infrastructuur, onderwijs, openbare en privé-diensten,... : dat wat we collectieve uitrusting zullen noemen.

Nu heeft de GOC de indruk dat dit thema niet enkel te summier behandeld wordt in het Gewop, maar ook te weinig bestudeerd werd voor het ontwerp van Gewop werd opgesteld. Dit is spijtig en moet absoluut worden goedge maakt : in de strijd met de substedelijke zone voor huisvesting, moeten de onmiddellijke nabijheid, de toegankelijkheid en de diversiteit van de collectieve uitrustingen, per stadstype, de doorslaggevende troeven zijn voor vestiging in de stad in plaats van in de randwijken. Het gaat er niet om een te evalueren deficit in Brussel weg te werken, maar een voluntaristisch beleid te voeren om de aantrekkelijkheid van het gewest met een van zijn meest natuurlijke troeven te versterken. Dit is de zin van de voorstellen inzake collectieve uitrustingen die de GOC uit het openbaar onderzoek wil halen.

2. EEN GEBREKKIGE SCHETS VAN DE SITUATIE

De studies die aan het Gewop voorafgingen hebben niet geleid tot een voldoende globale aanpak van de problematiek.

Volgens de bezwaarschriften van het openbaar onderzoek moeten er middelen worden vrijgemaakt voor de brede aanpak van het begrip woonomgeving maar ook om te beantwoorden aan de wens van het Gewop om Brussel aantrekkelijker te maken voor jonge gezinnen met kinderen, teneinde:

- grondige kennis van de bestaande situatie te verwerven;
- een kaart op te stellen van de uitrustingen in functie van de dichtheid en de sociologische structuur van de bevolking;
- de vraag, de potentiële vraag (van eventuele toekomstige Brusselaars) en de vraag in de benadeelde wijken beter te begrijpen.

3. BEHEER, LIGGING EN TOEGANKELIJKHEID

Een groot aantal essentiële diensten moeten worden verstrekt door uitrustingen nabij de woonplaats of eventueel de werkplaats (kinderopvang,...) : dit is in

le cas en particulier des crèches, des garderies, des écoles maternelles et primaires, des maisons médicales et de guidance, des consultations de nourrissons, des clubs de troisième âge, des plaines de jeu et ateliers pour enfants, des infrastructures sportives de libre accès, des clubs de sport, des locaux pour mouvements de jeunesse, des maisons des jeunes et des centres culturels, des cercles artistiques amateurs, etc.

En ce qui concerne les personnes âgées, il s'agit de ne pas limiter les équipements qui leur sont utiles à des équipements ad-hoc et monofonctionnels. Ainsi, outre leur utilité directe, les commerces proches et d'utilité, les cafés, ... sont pour ces personnes, des lieux essentiels de rencontre, d'information, d'entraide et de sécurisation.

Du point de vue de l'encadrement, tel que cela semble demandé, la Région devrait subsidier des structures d'aide à la gestion de ces équipements dans le but d'optimiser leur fréquentation tant au niveau quantitatif qu'à qualitatif. Les demandes formulées en enquête publique des associations concernées et des communes portent régulièrement sur les besoins d'encadrement par du personnel qualifié et de moyens pour l'entretien et l'équipement, voire la mise à disposition tout court de locaux, pour ces multiples activités. Dans le souci qui transparaît dans le projet de PRD d'augmenter l'attractivité de la région, la Région doit, en collaboration avec les Communautés, garantir cet accroissement de moyens, aux autorités communales, aux ZAP, et par la tutelle de communes aux CPAS.

Les structures d'accueil de l'individu par les CPAS doivent recevoir les moyens permettant d'améliorer leur ouverture (accueil, horaires, démarche vers les individus).

Les hôpitaux publics doivent avoir des moyens garantis pour maintenir leur rôle social d'ouverture et de prodigation de soins aux plus démunis ou aux "sans-domicile-fixe" notamment.

Les communes doivent être subsidiées lorsqu'elles recouvrent un vaste territoire (ou lorsque ce territoire est coupé par les "barrières physiques infranchissables" définies par l'IBGE) pour pouvoir établir des antennes de décentralisation de leurs principaux services à la population.

Du point de vue de la localisation et de l'accessibilité, la proximité ne s'exprime pas par la localisation communale, ni même par la localisation par quartier. L'étude de l'IBGE sur les espaces verts de proximité (qui ne servent pas aux promenades organisées le week-end, mais aux besoins d'activités récréatives spontanées par exemple en fin de journée) a montré l'importance des "barrières physiques

het bijzonder het geval voor kinderdagverblijven, kleutercrèches, kleuter- en lagere scholen, medische en begeleidingscentra, raadplegingen voor zuigelingen, clubs voor de derde leeftijd, speelpleinen en ateliers voor kinderen, vrij toegankelijke sportinfrastructuur, sportclubs, lokalen voor jongerenbewegingen, jeugdhuizen en culturele centra, kunstkringen, enz.

Voor de bejaarden gaat het er om de uitrustingen die nuttig voor hen zijn, niet te beperken tot ad-hoc en monofunctionele uitrustingen. Zo hebben de buurthandelszaken voor primaire en secundaire producten en de cafés niet enkel een rechtstreeks nut, maar zijn ze voor deze mensen een ontmoetingsplaats, een plaats waar ze informatie inwinnen, waar ze geholpen worden en waar zich veilig voelen.

Voor het beheer moet het Gewest, zoals gevraagd, hulpstructuren bij het beheer van deze uitrustingen subsidiëren om hun gebruik zowel kwalitatief als kwantitatief te optimaliseren. De verzoeken in het openbaar onderzoek van de betrokken verenigingen en gemeenten hebben regelmatig betrekking op de levering van bevoegd personeel en de middelen voor het onderhoud en de uitrusting, of het tot beschikking stellen van de lokalen voor talrijke activiteiten. Met het oog op de verhoging van de aantrekkelijkheid van het Gewest, die het ontwerp van Gewop laat doorschijnen, moet het Gewest de stijging van de middelen van de gemeenten, van de Zones voor Prioritaire Opvoeding en - via de voorgedij van de gemeenten - van de OCMW's verzekeren.

De onthaalstructuren voor het individu van de OCMW's moeten de middelen krijgen waarmee ze hun toegankelijkheid kunnen verbeteren (onthaal, openingsuren, stappen naar individuen toe).

De openbare ziekenhuizen moeten gewaarborgde middelen krijgen om hun sociale rol van toegang tot en verlening van zorgen aan de minst begunstigden of de daklozen te behouden.

De gemeenten die zich over een groot territorium (of die door de "onoverkomelijke fysieke barrières" van het BIM worden doorsneden) uitstrekken, moeten gesubsidieerd worden om gedecentraliseerde posten van hun belangrijkste diensten aan de bevolking op te richten.

Vanuit het standpunt van de ligging en de toegankelijkheid wordt nabijheid niet uitgedrukt door de gemeentelijke ligging of de ligging per wijk. De studie van het BIM over de groene buurtruimten (die niet gebruikt worden voor de zondagse wandelingen, maar beantwoorden aan de spontane behoefte aan ontspanning, 's avonds bijvoorbeeld) toonde het belang van deze

infranchissables" séparant certains parcs de quartiers qui leur sont pourtant contigus. Une démarche analytique équivalente devrait être pratiquée en matière d'équipements collectifs. Des itinéraires piétons ou cyclistes, simples, courts, sûrs et confortables devraient pouvoir les desservir. Enfin la localisation des infrastructures encore manquantes aujourd'hui devraient être cartographiée en fonction de la structure sociologique des quartiers et du degré d'urgence de manque dans les quartiers défavorisés en particulier.

4. EQUIPEMENTS METROPOLITAINS & D'IMPORTANCE REGIONALE

En ce qui concerne les équipements d'importance régionale, il importe de distinguer ceux dont la localisation est centrale et ceux dont la localisation est périphérique.

L'accessibilité des équipements métropolitains, essentiellement de type culturel, est théoriquement bonne par transport en commun, sauf certains très identifiants (Forest-National, future éventuelle infrastructure culturelle à la rue Picard (Music-City). Leur desserte par ce type de transport souffre cependant lourdement de fréquence trop faibles de bus, de trams et de métros en soirée ainsi que de l'heure beaucoup trop prématurée du dernier passage. La fréquentation par les jeunes en particulier en est très découragée de même que par ceux qui souffrent des insuffisances de parkings quant il s'agit de quartiers centraux et qui s'abattraient sur le transport public sans ces mauvaises conditions. Ce problème touche également les personnes âgées non motorisées. A leur égard, la sécurité dans l'infrastructure souterraine de la STIB en soirée, en plus de l'augmentation de la fréquentation par l'accroissement des passages, doit encore être renforcée. Les équipements installés en 1^{ère}, 2^e et 3^e couronne revêtent une importance régionale grandissante. Ils couvrent tous les secteurs de services à la population : sports, enseignement et formation, culture, soins médicaux lourds. Or, pour un grand nombre d'entre eux, ils sont inaccessibles si ce n'est par la voiture (et 43 % des ménages bruxellois n'ont pas de voiture ...).

Outre les nuisances majeures que cette situation entraîne dans les quartiers avoisinants en matière de bruit, de circulation et de parkings (ex. suivant l'enquête publique : Forest-National), la ségrégation des usagers qui s'opère par manque de desserte revêt un caractère d'injustice sociale d'autant plus préoccupante qu'elle touche un très large spectre de besoins. Une attention toute particulière s'impose donc en cette matière.

"onoverkomelijke fysieke barrières" die bepaalde parken scheiden van de aangrenzende wijken. Zo moet een equivalente analytische aanpak worden gevoerd inzake collectieve uitrustingen. De voetgangers en fietsers moeten kunnen beschikken over eenvoudige, korte, veilige en comfortabele routes. Tenslotte moet de ligging van de vandaag ontbrekende infrastructuur in kaart worden gebracht in functie van de sociologische structuur van de wijken en de dringendheid van dit gebrek in de minst begunstigde wijken in het bijzonder.

4.GROOTSTEDELIJKE UITRUSTING EN UITRUSTING VAN GEWESTELIJK BELANG

Bij de uitrusting van gewestelijk belang moet men onderscheid maken tussen deze met een centrale ligging en deze die in de periferie liggen.

De toegankelijkheid van de grootstedelijke uitrusting, in het bijzonder van culturele aard, is theoretisch goed in termen van openbaar vervoer, met uitzondering van enkele duidelijke problemen (Vorst-Nationaal, toekomstige eventuele infrastructuur aan de Picardstraat (Music-City). Hun bediening lijdt onder de te kleine frequentie van bussen, trams en metro's 's avonds en van het te vroege uur waarop het laatste openbaar vervoermiddel langskomt. Het gebruik door jongeren in het bijzonder en van personen die geconfronteerd worden met het parkeerprobleem in de centrale centra en zich - zonder deze slechte omstandigheden - tot het openbaar vervoer zouden wenden, wordt hierdoor sterk ontmoedigd. Dit probleem treft eveneens oudere personen zonder eigen wagen. Voor hen moet de veiligheid van de ondergrondse infrastructuur van de MIVB 's avonds, naast de verhoging van het gebruik door de hogere regelmaat, nog versterkt worden.

De uitrustingen in de 1^e, 2^e en 3^e kroon hebben een stijgend gewestelijk belang. Ze dekken alle diensten aan de bevolking : sport, onderwijs en opleiding, cultuur, zware medische zorgen. Toch zijn velen daarvan voor een groot aantal gebruikers enkel toegankelijk per wagen (en 43% van de Brusselse gezinnen heeft geen wagen).

Behalve de hinder die deze situatie in de omliggende wijken veroorzaakt inzake lawaai, verkeer en parkeergelegenheid (vb. volgens het openbaar onderzoek : Vorst-Nationaal), is de scheiding van de gebruikers die gebeurt door het gebrek aan bediening een sociale onrechtvaardigheid, die des te verontrustend is omdat ze een breed spectrum behoeften raakt. Dit punt verdient daarom onze bijzondere aandacht.

Il faut toutefois accorder une attention soutenue et des moyens réels au maintien d'infrastructures d'importance régionale au centre-ville (ex. Variétés) ou dans les autres pôles urbains (ex. : INR) afin de maintenir si pas, -tel que demandé en enquête publique- accroître l'animation du centre-ville et des autres pôles urbains anciens.

5. EQUIPEMENTS COLLECTIFS POUR PERSONNES AGEES

Un grand nombre de services essentiels doivent être dispensés :

a) par des équipements proches du domicile ou éventuellement, proches du travail.

b) par des aides à domicile efficaces aux personnes âgées et/ou handicapées : meilleure organisation des services d'aides ménagères, de soins à domicile, de repas à domicile, de gardes malades.

L'évolution démographique (vieillesse de la population) augmente constamment la demande en cette manière.

X. DÉPLACEMENTS

1. Diagnostic

L'on peut constater quotidiennement une augmentation continue du trafic motorisé privé, causé par la navette d'une part et par la circulation interne d'autre part, ainsi que par une gestion urbanistique manquant de cohérence sur le plan de la mobilité.

Ce phénomène risque de paralyser de plus en plus tous les modes de déplacements, ainsi que d'affecter les conditions de travail et d'habitabilité à Bruxelles.

2. Objectifs affirmés par le PRD

L'objectif du PRD est d'aboutir à un système de déplacements cohérent et efficace :

- localisation des activités en fonction des besoins de mobilité et des conditions d'accessibilité
- amélioration de la qualité des transports en communs (fréquence et vitesse commerciale)
- maîtrise du stationnement
- réduction du trafic de transit (hiérarchisation des voiries)
- amélioration des conditions de déplacements des piétons et des cyclistes
- régulation du trafic de poids lourds et encouragement de la voie d'eau et du rail.

We moeten blijvend aandacht besteden aan en reële middelen voorzien voor het behoud van de infrastructures van gewestelijk belang in het stadscentrum (vb. Variétés) of de andere stadspolen (vb. INR) teneinde de animatie van het stadscentrum en de andere oude stadspolen te behouden of, zoals gevraagd in het openbaar onderzoek, te verhogen.

5. COLLECTIEVE UITRUSTINGEN VOOR BEJAARDEN

Er moet een groot aantal essentiële diensten verleend worden :

- door uitrusting nabij de woonplaats of eventueel nabij de werkplaats.

- door doeltreffende thuishulp voor bejaarden en/of gehandicapten : betere organisatie van de diensten voor huishoudhulp, voor thuisverzorging, voor maaltijdbedeling, voor ziekenoppassers.

Door de demografische evolutie (vergrijzing van de bevolking) stijgt de vraag terzake constant.

X. MOBILITEIT.

1. Diagnose

Men kan dagelijks een toename vaststellen van het privaat gemotoriseerd verkeer, enerzijds veroorzaakt door het pendelen en anderzijds door het intern verkeer, evenals door een gebrek aan coherentie van het stedenbouwkundig beleid inzake mobiliteit.

Dit verschijnsel dreigt meer en meer alle vervoersmodi te verlammen en een weerslag te hebben op de werk- en leefomstandigheden in Brussel.

2. Doelstellingen vervat in het ontwerp van GeWOP

Het doel van het GeWOP is te komen tot een coherent en doeltreffend mobiliteitsmodel :

- localisatie van de activiteiten in functie van de mobiliteitsbehoeften en de voorwaarden inzake toegankelijkheid.
- kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer (frequentie en reissnelheid)
- parkeerbeheer
- vermindering van het doorgaand verkeer (hiërarchisering van het wegennet)
- verbetering van de verplaatsingsvoorwaarden van voetgangers en fietsers
- regelen van het vrachtvervoer en bevordering van de water- en spoorwegen.

3. Avis.**A. Préliminaires des propositions de la CRD en regard de l'enquête publique****a. Choix de société et moyens**

La volonté de mieux se déplacer à Bruxelles et d'y améliorer la qualité de la vie suppose une volonté politique claire qui doit induire la mobilisation des moyens requis pour atteindre les objectifs impartis. Il apparaît en effet dans l'enquête publique que deux soucis sont largement prioritaires en matière de déplacements pour les habitants comme pour les acteurs de la vie socio-économique bruxelloise : le soucis d'une part d'un meilleur usage de l'espace public et aussi - et les deux sont indissociables - d'une plus grande accessibilité à tout ce qui fait la richesse urbaine et aux activités économiques.

C'est un mode de fonctionnement urbain qui privilégie davantage le contact, la qualité de la vie et l'urbanité qui est revendiqué à travers l'enquête publique.

En conséquence, il apparaît à la CRD que les moyens financiers prévus par le PRD, tout comme les moyens actuels, sont insuffisants pour mener une politique volontariste aux performances réelles en matière de déplacements, c'est-à-dire aux performances qui induiraient un changement positif sur le fonctionnement de la cité. La CRD souhaite à la suite des demandes de l'enquête publique que ces moyens soient fortement revus à la hausse, afin de pouvoir répondre à ces demandes.

b. Une négociation avec les partenaires institutionnels

Tel que cela ressort clairement d'études préalables au PRD mais aussi de l'enquête publique, une politique de déplacements bruxelloise dépasse largement le cadre de la région sur le plan géographique, comme elle dépasse aussi largement le cadre institutionnel de la Région en matière de moyens.

La CRD souhaite donc que la plus large négociation possible soit menée avec avec les deux autres Régions pour résoudre la problématique de la mobilité entre la capitale et son hinterland. Elle souhaite un accord de partenariat, notamment, avec le niveau fédéral pour le surcoût de la prise en charge, par les bruxellois, de la mobilité dans la capitale des navetteurs en raison du rôle de capitale de Bruxelles. Mais ceci dans le respect le plus strict du contrôle démocratique par le pouvoir politique bruxellois de la politique des déplacements à mener en région bruxelloise.

Enfin, au niveau interne à la Région, il apparaît à la CRD que les communes doivent être impliquées dans la politique à mener par la Région à travers tout le territoire bruxellois dans un souci de performance et donc de cohérence.

3. Advies**A. Inleiding tot de voorstellen van de GOC inzake het openbaar onderzoek****a. Maatschappelijke keuzen en middelen**

De wens om zich beter te kunnen verplaatsen in Brussel en er de leefkwaliteit te verbeteren veronderstelt een duidelijke politieke wil om de noodzakelijke middelen te mobiliseren om de gestelde doeleinden te bereiken. Uit het openbaar onderzoek blijkt inderdaad dat twee bekommernissen inzake mobiliteit grotendeels prioritair zijn voor de inwoners en voor de Brusselse socio-economische actoren: enerzijds de zorg voor een beter gebruik van de openbare ruimte en anderzijds ook - en de twee zijn onafscheidelijk - een grotere toegankelijkheid tot al hetgeen de stedelijke rijkdom uitmaakt en tot de economische activiteiten.

Het is een stedelijke leefwijze die het contact, de leefkwaliteit en de stedelijkheid nog meer bevordert, die wordt gevraagd in het openbaar onderzoek.

Bijgevolg blijkt het voor de GOC dat de financiële middelen voorzien door het GeWOP, evenals de huidige middelen, onvoldoende zijn om een voluntaristisch beleid te voeren met reële resultaten op het vlak van mobiliteit, d.w.z. met resultaten die een positief effect hebben op de werking van de stad. De GOC wenst ingevolge de vragen van het openbaar onderzoek dat deze middelen sterk in opwaartse trend zouden worden herzien, om aan deze vragen te kunnen voldoen.

b. Een onderhandeling met de institutionele partners.

Zoals dit tot uiting komt uit voorafgaande studies aan het GeWOP maar tevens uit het openbaar onderzoek, overschrijdt een mobiliteitsbeleid in Brussel in ruime mate het geografisch kader van het Gewest, zoals zij tevens in ruime mate het institutioneel kader overtreft van het Gewest op het vlak van middelen.

De GOC wenst bijgevolg dat er een zo ruim mogelijke onderhandeling plaatsvindt met de twee andere gewesten om de problematiek van de mobiliteit op te lossen tussen het gewest en zijn hinterland. Zij wenst een akkoord, meer bepaald met het federaal niveau, voor de meerkost van het ten laste nemen door de Brusselaars, van de mobiliteit in de hoofdstad van de pendelaars. Maar dit volgens een zo strikt mogelijke naleving van de democratische controle door de Brusselse overheid inzake het te voeren mobiliteitsbeleid in het Brussels gewest.

Tenslotte, op intern niveau van het gewest, blijkt het voor de GOC dat de gemeenten moeten betrokken worden in het door het Gewest te voeren beleid over heel het Brussels gewest, onwille van doeltreffendheid en coherentie.

c. La performance des moyens mobilisés

Il apparaît fondamental, au vu de certaines critiques de l'enquête publique, que tout développement d'infrastructure de déplacements - de quelque mode que ce soit - et son exploitation soient très finement étudiés au préalable en termes de fonctionnement. La rentabilité en matière de déplacement devant être entendue comme le nombre potentiel de personnes transportées (selon le développement potentiel des quartiers et de leurs activités) en regard du nombre de places offertes. Les évaluations préalables à tout investissement important doivent intégrer les conséquences socio-environnementales de la nouvelle infrastructure ainsi que l'étude des alternatives de déplacement possibles et ceci dans une perspective d'amélioration de la mobilité et de la qualité de vie tant à l'échelle régionale que locale.

B. Généralités

La politique d'aménagement du territoire devrait assurer à la fois l'accessibilité pour tous et l'habitabilité.

Il faut donc accorder une réelle priorité à tous les modes de déplacements compatibles avec l'environnement urbain, à savoir aux déplacements à pied, à bicyclette et par transport public, afin de faciliter également les déplacements individuels professionnels et de chalandise.

La politique de transport nécessite des investissements publics importants. Les choix doivent être déterminés sur base d'analyses coûts-bénéfices qui intègrent l'ensemble des coûts sociaux. La politique de développement de la mobilité ne pourra se réaliser qu'avec les moyens financiers suffisants pour rencontrer les objectifs poursuivis.

a. Plan régional des déplacements et réduction de la circulation automobile

Le PRD ne présente pas de véritable plan des déplacements. Il n'y a en outre pas de liaison entre les cartes n° 6 des axes de circulation et n° 5 des transports publics; En outre, ces cartes représentent principalement la situation existante et ne traduisent pas de politique volontariste.

La CRD demande la programmation par le PRD d'un véritable plan régional des déplacements qui soit soumis à une enquête publique préalable. Ce plan doit partir d'objectifs quantifiés et fixés dans le temps d'augmentation des modes de déplacements à rendre prioritaires (les déplacements à pieds, à bicyclette et en transports en commun) et de diminution de la navette automobile externe et interne. Il doit ensuite définir les priorités d'action pour atteindre ces objectifs. Ces priorités d'action devront être traduites

c. De doeltreffendheid van de middelen waarop een beroep wordt gedaan

Het schijnt fundamenteel, volgens bepaalde bezwaren, dat iedere ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur voor gelijke welke vervoerswijze vooraf heel nauwkeurig zouden bestudeerd worden op functioneel vlak. De rentabiliteit op mobiliteitsvlak moet worden begrepen als het potentieel aantal vervoerde personen (in functie van de mogelijke ontwikkeling van de wijken en hun activiteiten) in verhouding tot het aantal geboden plaatsen. De evaluaties die iedere belangrijke investering voorafgaan, moeten de maatschappelijke en milieugevolgen omvatten van de nieuwe infrastructuur, evenals de studie van de mogelijke alternatieven en dit met het oog op een verbetering van de mobiliteit en de leefkwaliteit zowel op gewestelijke als op lokale schaal.

B. Algemeenheden

Het beleid voor ruimtelijke ordening zou voor iedereen zowel toegankelijkheid als comfort moeten waarborgen.

Men moet bijgevoel een echte prioriteit geven aan alle verplaatsingswijzen die verenigbaar zijn met het stedelijk milieu, nl. verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer, teneinde eveneens de individuele professionele verplaatsingen en leveringen te vergemakkelijken.

Het vervoerbeleid vereist belangrijke openbare investeringen. De opties moeten worden genomen op basis van een kosten-batenanalyse die de sociale kosten integreert. De ontwikkeling van de mobiliteit kan enkel verwezenlijkt worden met voldoende financiële middelen om tegemoet te komen aan de gestelde doeleinden.

a. Gewestelijk verkeersplan en vermindering van het autoverkeer

Het GeWOP stelt geen echt verkeersplan voor. Er is bovendien geen link tussen de kaarten nr. 6 van de verkeersassen en nr. 5 van het openbaar vervoer. Bovendien stellen deze kaarten vooral de bestaande toestand voor en wijzen niet op een voluntaristisch beleid.

Het GeWOP vraagt de programmering, via het GeWOP, van een echt gewestelijk verkeersplan. Dit plan moet vertrekken van doelstellingen die gekwantificeerd en vastgesteld zijn in de tijd, van een toename van de vervoerswijzen die prioritair moeten worden (de verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer) en van een afname van het intern en extern pendelen met de auto. Nadien moet het de actieprioriteiten vaststellen om deze doelstellingen te bereiken. Deze actieprioriteiten moeten vertaald

par des moyens concrets concernant tous les modes de déplacements et les itinéraires à privilégier, à créer ou à rétablir pour chacun de ces modes.

Les réclamations introduites tant par des particuliers que par des communes, confirment la nécessité de revoir complètement la carte n°6 en tenant compte des autres objectifs poursuivis par le plan (protection des quartiers résidentiels, valorisation du patrimoine et des centres anciens comme par exemple la place St. Denis à Forest, etc...).

L'application d'un nouveau plan de circulation doit se faire de façon progressive, comme à l'étranger, afin d'éviter des effets désastreux : une application trop brutale risque de tuer les commerces du centre-ville (baisse du chiffre d'affaires et du nombre d'emplois).

Outre la nécessité pour la Région de se conformer aux accords de Rio en matière de réduction des émissions de CO₂ par la circulation automobile (sans que les substituts ne génèrent d'autres pollutions et donc en diminuant quantitativement la circulation), la CRD demande que le plan régional des déplacements à programmer par le PRD prévoie de diminuer la navette automobile externe et interne pour :

- restituer une part nettement moins minoritaire de l'espace public à l'animation publique, culturelle et touristique et à la chalandise qui doivent être, avec l'agrément de l'habitant, la fonction première de l'espace public
- inciter aux déplacements à pied ou à bicyclette
- augmenter les performances des transports publics et favoriser effectivement le transfert modal à leur profit
- favoriser, au détriment de la navette externe et interne (domicile-travail, écoles etc.), les déplacements automobiles professionnels, de chalandise, de taxis (qui pourraient remplir une fonction de transport en commun) et la logistique de la cité.

La CRD demande en outre la maîtrise de la vitesse afin de diminuer sensiblement le nombre d'accidents mortels qui affectent pour moitié des piétons à Bruxelles, afin d'encourager les déplacements à pied et à bicyclette et afin de diminuer la pollution.

Le Pentagone doit être considéré comme zone d'intervention prioritaire : il faut tenir compte des besoins des habitants (carte de parcage riverain), des

worden in concrete middelen met betrekking tot alle vervoerswijzen en de bij voorrang aan te leggen, te verbeteren of te herstellen routes voor elke van deze vervoersmodi.

De bezwaarschriften ingediend zowel door particulieren als door de gemeenten wijzen op de noodzaak om de kaart nr. 6 volledig te herzien rekening houdend met de andere doelstellingen van het plan (besscherming van de residentiële wijken, valorisatie van het erfgoed en de oude centra zoals bijvoorbeeld het Sint-Denijsplein te Vorst, enz...).

De toepassing van een nieuw verkeersplan moet op progressieve wijze gebeuren, zoals in het buitenland, om katastrofale gevolgen te vermijden: een te bruuske toepassing kan dodelijk zijn voor de handelszaken in het centrum (daling van het zakencijfer en het aantal banen).

Naast de noodzaak van het Gewest om zich te richten naar de akkoorden van Rio op het vlak van de vermindering van de CO₂ uitstoot door het autoverkeer (zonder dat de vervangende maatregelen andere vormen van vervuiling zouden veroorzaken en bijgevolg door het kwantitatief verminderen van het verkeer), vraagt de GOC dat het te programmeren gewestelijk verkeersplan van het GeWOP de interne en externe autopendel zou verminderen om:

- een groter deel van de openbare ruimte opnieuw voor te behouden voor openbare, culturele en toeristische animatie en voor het cliënteel, die met de goedkeuring van de bewoner, de eerste functie moeten zijn van de openbare ruimte
- de verplaatsing te voet of per fiets aanmoedigen
- het prestatievermogen van het openbaar vervoer verhogen en de overstap tussen verschillende vervoerswijzen effectief in hun voordeel bevorderen
- het bevorderen, ten nadele van de interne en externe pendel (woon-werk, scholen, enz.) van de professionele autoverplaatsingen, voor cliënteel, taxis (die een functie van gemeenschappelijk vervoer kunnen vervullen) en de bevoorrading van de stadskern.

De GOC vraagt overigens een beheersing van de snelheid om een gevoelige vermindering van het aantal dodelijke ongevallen, die voor de helft de voetgangers treffen in Brussel, om de verplaatsingen te voet en per fiets aan te moedigen en om de verontreiniging te verminderen.

De vijfhoek moet beschouwd worden als prioritaire interventiezone: men moet rekening houden met de behoeften van de bewoners (bewonerskaart), de

commerçants et des autres activités économiques. Pour les quartiers centraux il y a lieu de procéder à des études d'incidences approfondies.

b. Accorder une plus grande attention aux déplacements des habitants

Il faut accorder une plus grande attention aux demandes spécifiques de déplacement public et privé, hors heures de pointes, soirs et week-ends, des Bruxellois, dans leurs déplacements habitat-travail mais aussi habitat-équipements (loisir, commerces, culture, ...).

Cela suppose d'optimiser les fréquences et de prévoir une offre suffisante et différente de transport en commun en dehors des heures de pointe.

c. Renforcer le lien entre le lieu de travail et le transport

La proposition de concentration de l'emploi sur quelques périmètres d'intérêt régional est compréhensible pour favoriser l'utilisation des transports publics.

Malheureusement, elle favorisera également l'augmentation du trafic privé motorisé dans les zones de la ville déjà aujourd'hui les plus saturées de trafic, ou dont les quartiers résidentiels et commerciaux limitrophes traversés souffrent le plus du trafic de transit.

En outre, selon les localisations proposées, des pans entiers de l'habitat et de l'économie bruxelloise s'en trouveraient menacés. Enfin, beaucoup d'avantages pour l'économie bruxelloise et la culture liés à une dispersion des emplois dispersés risquent d'être perdus suite à cette forte concentration. La pratique de l'urbanisme a démontré que des zones monofonctionnelles de bureaux sont à déconseiller. Il faut tenir compte des origines des travailleurs et pas seulement de leur destination.

La CRD demande que soient étudiés au lieu de la concentration de certaines P.I.R. comme le Midi ou le Nord, des P.I.R. de Réserve à mobiliser en cas de besoin et par PPAS et qui ne soient pas éloignés du ring d'une part, et s'ils ne sont pas déjà desservis par d'importants pôles de transport public, qu'ils puissent d'autre part facilement le devenir (lignes ferrées déjà existantes). Les exemples avancés, suivant l'enquête publique, sont : Delta, Josaphat, Dobbelenberg.

Il conviendrait en outre de développer le transport en commun dans les zones d'emplois (zones industrielles, ...), notamment par le biais de plans de déplacements

handelaars en de andere economische activiteiten. Voor de centrale wijken moet men overgaan tot diepgaande effectenstudies.

b. Een grotere aandacht schenken aan de verplaatsingen van de bewoners

Er moet een grotere aandacht komen voor de specifieke vraag van de Brusselaars naar private en openbare verplaatsingen, in de daluren, 's avonds en in het weekeinde, in hun woon-werkverplaatsingen maar ook verplaatsingen tussen de woning en de collectieve uitrustingen (vrijtijd, handel, cultuur...).

Dit veronderstelt een optimalisering van de frequentie en een voldoende en verschillend aanbod van openbaar vervoer te voorzien buiten de spitsuren.

c. De band versterken tussen werkplaats en het vervoer

Het voorstel van concentratie van de tewerkstelling over enkele perimeters van gewestelijk belang is begrijpelijk om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Spijtig genoeg, zal deze ook aanleiding geven tot een toename van het privaat gemotoriseerd verkeer in de zones van de stad die nu reeds het meest verzadigd zijn door verkeer of waarvan de aangrenzende residentiële en handelswijken die worden doorkruist het meest van het doorgaand verkeer te lijden hebben.

Zoals de inplanting ervan in het GeWOP is voorgesteld, zouden volledige woon- en werkgebieden worden bedreigd.

Tenslotte zouden veel voordelen voor de Brusselse economie en cultuur gebonden aan gespreide tewerkstelling kunnen verloren gaan ingevolge deze sterke concentratie. De praktijk inzake stedenbouw heeft aangetoond dat monofunctionele kantoorzones niet aan te bevelen zijn. Men moet rekening houden met de oorsprong van de werknemers en niet alleen met hun bestemming.

De GOC vraagt dat i.p.v. de concentratie van bepaalde PGB's zoals het Zuid en het Noord, reserve-PGB's zouden overwogen worden die men indien nodig kan benutten en dit bij BBP. Deze PGB's mogen enerzijds niet ver gelegen zijn van de ring, en anderzijds reeds goed bediend worden door belangrijke knopen van openbaar vervoer of die dat gemakkelijk kunnen worden (reeds bestaande spoorlijnen). De voorbeelden die worden naar voor geschoven, volgens het openbaar onderzoek zijn : Delta, Josaphat, Dobbelenberg.

Het zou bovendien wenselijk zijn het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen in de tewerkstellingszones (industriezones, ...) o.a. door een

d'entreprise.

d. Optimiser les transports multimodaux

Il faudrait favoriser la multimodalité par l'intégration des transports publics et d'autres modes de déplacements et particulièrement auto + TC (dans le cadre du nouveau contrat de gestion de la SNCB, la Région -partie prenante- devra négocier des parkings de dissuasion aux haltes SNCB dans les autres Régions) et vélo + TC (l'accès des vélos au TC doit être organisé comme à l'étranger).

A plus long terme, il faut poursuivre la recherche de nouvelles formules de transports publics.

Une vue prospective pourrait étudier des modèles multimodaux de déplacements qui soient plus performants du point de vue technique, de capacité de charge et du point de vue financier et qui soient plus respectueux de l'environnement. Cette recherche pourrait étudier le développement et la faisabilité financière d'infrastructures souterraines.

Il faut rechercher de nouvelles formules de transport en commun (par exemple : favoriser des navettes, privées ou publiques, de 10 à 20 personnes sur les parcours où le transport public fait défaut).

e. Qualité du service

Suite aux réclamations de l'enquête publique, il semble essentiel à la CRD d'accentuer davantage la qualité du service offert à l'utilisateur de transports en commun. Cela semble être en effet un des facteurs les plus déterminants pour fidéliser la clientèle actuelle autant que pour attirer une nouvelle clientèle.

Sans sous-évaluer les efforts déjà menés en la matière par la STIB (mais pas, semblerait-il par la SNCB), cette amélioration très sensible à produire doit faire l'objet d'un chapitre préliminaire fondamental dans les nouveaux contrats de gestion avec les différentes sociétés de transport en commun et en particulier avec la STIB bruxelloise.

C. Donner priorité aux transports en commun

a. Généralités

D'après les réclamants, il apparaît que les points suivants sont indispensables pour réduire l'usage de la voiture individuelle et augmenter l'attractivité des transports en commun par l'augmentation de la vitesse commerciale et par conséquent des fréquences :

bedrijfsvervoersplan.

d. Optimaliseren van het multi-modaal vervoer

De multimodaliteit moet worden bevorderd door de integratie tussen openbaar vervoer en andere middelen van verplaatsing en in het bijzonder auto + OV (In het kader van het nieuw beheerscontract van de NMBS zal het Gewest - begunstigde partij - moeten onderhandelen over overstapparkings aan de NMBS-haltes in de andere gewesten) en fiets + OV (de toegankelijkheid van fietsen op het OV moet worden georganiseerd zoals in het buitenland).

Op langere termijn, moet het onderzoek naar nieuwe openbaar vervoer formules worden vervolgd.

Een prospectieve kijk kan multimodale vervoersmodellen bestuderen, welke doeltreffend zijn op technisch vlak, op het vlak van de capaciteit, op financieel vlak en die milieuvriendelijk zijn. Dit onderzoek kan de ontwikkeling en de financiële haalbaarheid bestuderen van ondergrondse infrastructures.

Men moet zoeken naar nieuwe formules van gemeenschappelijk vervoer (bijvoorbeeld: het privaats of gemeenschappelijk pendelen bevorderen van 10 of 20 personen op trajecten waar er geen openbaar vervoer is).

e. Kwaliteit van de dienst

Ingevolge de bezwaren van het openbaar onderzoek, schijnt het essentieel voor de GOC om een veel grotere klemtoon te leggen op de kwaliteit van de dienst die geboden wordt aan de gebruiker door het gemeenschappelijk vervoer. Dit schijnt inderdaad een van de meest bepalende factoren van klantenbinding zowel voor het huidige cliënteel als voor het nieuwe.

Zonder de door de MIVB reeds gedane inspanningen op dit vlak te onderschatten (maar blijkbaar niet door de NMBS), moet deze zeer gevoelige verbetering, het voorwerp uitmaken van een fundamenteel voorafgaand hoofdstuk in de nieuwe beheerscontracten met de verschillende maatschappijen van openbaar vervoer en in het bijzonder met de Brusselse MIVB.

C. Voorrang geven aan het openbaar vervoer

a. Algemeenheden

Volgens de indieners van bezwaarschriften blijkt dat de volgende punten noodzakelijk zijn om het gebruik van het individueel voertuig te verminderen en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten door een verhoging van de reissnelheid en bijgevolg de frequentie:

- séparer le transport privé et le transport en commun de surface (trams et bus) quand ils s'entravent mutuellement et quand la largeur de l'artère le permet, tout en garantissant l'accessibilité des entreprises par la finesse d'aménagements bien étudiés et adaptés aux circonstances locales.
- dévier le trafic automobile de transit (mais pas résidentiel ni de chalandise) et le transport en commun de surface (trams et bus) quand l'artère est trop étroite pour séparer les modes de déplacements en son sein et faire respecter ces dispositions dans un souci d'efficacité
- donner une priorité effective aux transports en commun, en particulier aux carrefours
- régionaliser les voiries où passent les transports en commun
- étendre le réseau ferré de la STIB vers les quartiers d'habitations et les zones d'emplois (zones industrielles) mal desservis actuellement ou en cours de développement
- rentabiliser davantage l'usage de l'infrastructure existante, tenant compte de la densité actuelle et potentielle de la population et d'emploi et de la capacité de charge requise, en améliorant très sensiblement la régularité et les fréquences
- développer une politique d'offre plus dynamique et volontaire (marketing, tarifs, ...) menée par les transports en commun
- dans le cadre d'une complémentarité avec les transports en commun et afin de redynamiser l'animation de soirée à Bruxelles, adopter une politique tarifaire nettement préférentielle pour les usagers de taxis quand les transports en commun ne roulent plus (nuit) et prévoir des transports en commun adaptés pour cette période de service (bus de nuit)
- mettre impérativement sur pied une équivalence tarifaire et de titres de transport entre la STIB, la SNCB, les TEC et de Lijn sur le territoire de la Région bruxelloise. De même des négociations doivent porter sur l'extension du réseau du transport en commun en dehors des limites de la Région.
- het privaat vervoer en het bovengronds openbaar vervoer (trams en bussen) scheiden wanneer zij elkaar storen en indien de breedte van de weg dit toelaat, terwijl de toegankelijkheid van de ondernemingen moet gewaarborgd blijven door een goed bestudeerde inrichting die aangepast is aan de lokale omstandigheden.
- het doorgaand autoverkeer (maar niet het residentieel verkeer of het cliënteel verkeer) en het bovengronds openbaar vervoer (trams en bussen) loskoppelen indien de weg te smal is om de verschillende vervoerswijzen te kunnen scheiden en de bepalingen doen respecteren met het oog op doeltreffendheid
- daadwerkelijke voorrang aan het openbaar vervoer verlenen, in het bijzonder op de kruispunten
- de wegen gebruikt door het openbaar vervoer regionaliseren
- het spoornet van de MIVB uitbreiden naar de woon- en tewerkstellingszones (industriezones) die nu slecht worden bediend of in uitbouw zijn
- het gebruik van de bestaande infrastructuur nog meer rentabiliseren, rekening houden met de actuele en potentiële dichtheid van de bevolking en de tewerkstelling en met de vereiste capaciteit door een aanzienlijke verbetering van de stiptheid en de frequentie
- een dynamischer en voluntaristisch beleid van het eigen aanbod (marketing, tarieven, ...) door de openbare vervoermaatschappijen laten voeren
- in het kader van complementariteit met het openbaar vervoer en om de avondanimatie in Brussel een nieuw elan te geven, een duidelijk gunsttarief toepassen voor de taxi gebruikers wanneer het openbaar vervoer niet meer rijdt (nacht) en een aangepast openbaar vervoer voorzien voor deze dienstperiode (nachtbus)
- gelijke tarieven en biljetten imperatief doen aanwenden door de MIVB, de NMBS, de TEC en De Lijn op het grondgebied van het Brussels gewest. Onderhandelingen moeten worden gevoerd over de uitbreiding van het net van openbaar vervoer buiten de grenzen van het Gewest.

L'indispensable priorité de la rénovation, de l'optimisation et de l'extension des transports en commun dans les zones centrales où il faut encourager le plus au transfert modal vu la congestion croissante dans ces zones, ne peut se faire au détriment des investissements nécessaires pour améliorer la desserte du reste de la Région.

De noodzakelijke voorrang voor vernieuwing, verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer in de centrale zones waar de overstap het meest moet aangemoedigd worden wegens de toenemende drukte, mag niet gebeuren ten nadele van noodzakelijke investeringen ter verbetering van de bediening van de rest van het Gewest.

b. Trams

Il faut prioritairement achever les axes de trams rapides en cours de développement avancé dans la Région bruxelloise, à savoir en particulier :

- achever l'axe-pilote régional de Stalle jusqu'au pont Van Praet via les rues de la Régence et Royale
- achever l'axe de la Grande Ceinture (dégager les trams des embouteillages à la place Meiser et de l'avenue Louise à l'avenue Churchill).

Il faut relier au centre, par des trams rapides, les quartiers excentrés mal desservis et/ou en développement.

Il faut achever les chaînons manquants du maillage Est-Ouest du réseau tram.

c. Bus

Les améliorations à apporter au réseau bus doivent être intégrées à la carte n° 5 des transports en commun.

Il faut améliorer la vitesse commerciale, la régularité et la fréquence des bus :

- prioritairement sur les tronçons communs à plusieurs lignes entre le haut et le bas de la ville dans le Pentagone
- ensuite, à travers le quartier européen
- enfin, entre la Petite et la Grande Ceinture

d. Réseau STIB : tram et bus

En ce qui concerne les aspects techniques évoqués par l'enquête publique et liés aux réseaux de transport public, la CRD fait sienne l'avis majoritaire de la Commission Consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, avec la réserve exprimée plus haut à propos des sites propres.

La Commission souligne que la liste de ses propositions concrètes en ce qui concerne les nouvelles infrastructures est citée à titre d'exemple et n'est donc pas exhaustive.

La Commission signale que la carte n°5 mentionne tout le réseau ferré. Il s'impose donc d'y ajouter les liaisons de service, à savoir :

- rues De Bonne, de Birmingham, Enghien;
- place Flagey, boulevard Général Jacques;
- rues de l'Imprimerie et de Belgrade.

En matière d'infrastructure existante le projet de PRD appelle les remarques suivantes :

- la réalisation d'un site propre pour les bus et

b. Trams

Men moet op prioritaire wijze de assen voor sneltrams die thans in uitvoering zijn afwerken, nl. in het bijzonder :

- de gewestelijke pilootas van Stalle tot aan de Van Praetbrug afwerken via de Regentschapsstraat en de Koningsstraat
- de as van de Grote Ring afwerken (de trams uit de opstoppingen halen op het Meiserplein en van de Louizalaan tot aan de Churchillaan).

Men moet door middel van snelle trams de niet-centrale wijken die slecht bediend en/of in uitbouw zijn verbinden met het centrum.

De ontbrekende schakels van de Oost-West-verbinding van het tramnet moet worden afgewerkt.

c. Bus

De verbeteringen aan te brengen aan het busnet moeten worden opgenomen in de kaart nr. 5 van het openbaar vervoer.

De reïssnelheid, de stiptheid en de frequentie van de bussen moet worden verbeterd :

- bij voorrang op de gemeenschappelijke trajecten van meerdere lijnen tussen de boven- en de benedenstad in de vijfhoek
- nadien, doorheen de Europawijk
- tenslotte tussen de Grote en de Kleine Ring

d. MIVB-net : trams en bussen

Wat betreft de technische aspecten met betrekking tot de netten van openbaar vervoer aanvaard de GOC het meerderheidsadvies van de Raadgevende Commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer, mits het bovenvermelde voorbehoud inzake de eigen beddingen.

De Commissie onderstreept dat de lijst van de concrete voorstellen inzake de nieuwe infrastructuur een voorbeeld is en bijgevolg niet volledig is.

De Commissie merkt op dat kaart nr. 5 heel het spoornet vermeld. Het is daarom noodzakelijk er de dienstlijnen aan toe te voegen nl. :

- De Bonne-, Birmingham- en Edingenstraat;
- Flageyplein, Generaal Jacqueslaan;
- Drukkerijstraat, Belgradostraat.

Op het vlak van bestaande infrastructuur heeft het ontwerp van GeWOP tot volgende opmerkingen geleid:

- de aanleg van een eigen bedding voor de

les trams rues Engeland et du Château d'Or doit être retenue pour protéger les lignes 38, 41, 43 et 55 contre la pression automobile

les bus constituent un maillon indispensable du réseau (1/3 des clients de la STIB). Principalement les liaisons entre la Petite Ceinture et la Grande Ceinture doivent être fortement améliorées, le tram et le metro y assurant le maillage de manière trop faible. La carte devrait donc également reprendre des sites propres pour bus, notamment le projet existant pour l'avenue Marcel Thiry

il faut séparer le trafic des voitures de celui des transports en commun rue Royale - Ste-Marie et chaussée de Haacht.

Concernant les nouvelles infrastructures de transport en commun, la Commission propose que soit étudié :

- le remailage du réseau de tram dans le sens Est-Ouest, notamment en reliant la zone du canal et la Bourse à l'axe Régence-Royale.
- des liaisons ferrées du nord de Woluwe-Saint-Lambert et d'Uccle-Espinette au centre ville
- le rétablissement de la liaison Montgomery - Porte de Tervuren en direct
- une liaison de surface par tramway entre la place Saint-Denis et la trémie Jupiter
- une déviation de la ligne ferrée de surface depuis le rond-point du Meir vers le Westland et Erasme
- une extension Place Wiener-Avenue de Tervuren de la ligne 94
- une extension de la ligne 19 entre le Gros-Tilleul et le Mutsaard
- une liaison ferrée Simonis-Grand Bigard
- un raccord via l'avenue du Roi à la Place de Rochefort et les avenues du Parc et Wielemans-Ceuppens sauvegardant à long terme les lignes de tramway en site propre qui desserviraient mieux les quartiers habités
- un prolongement de la ligne de tramway 55 du Houtweg jusqu'à Haren associé à une réorganisation du réseau de bus assurant la desserte locale
- une amélioration fondamentale de la correspondance RER - lignes 23 et 90 à Etterbeek - Casernes
- un site protégé pour bus Chaussée de Louvain entre la place Meiser et le Boulevard Clovis
- un site protégé pour bus Chaussée de Ninove

La Commission propose d'inscrire au plan :

trams en bussen in de Engeland- en Gulden Kasteelstraat moet worden weerhouden om de lijnen 38, 41, 43 en 55 te beschermen tegen de verkeersdrukte

de bussen zijn een noodzakelijke schakel in het net (1/3 van de MIVB-klienten). Voornamelijk de verbindingen tussen de Kleine Ring en de Grote Ring moeten sterk worden verbeterd, aangezien de tram en de metro geen afdoende verbinding mogelijk maken. De kaart zou dus tevens moeten eigen beddingen voorzien voor bussen, o.a. het bestaand ontwerp voor de Marcel Thiry laan

het autoverkeer moet gescheiden worden van het openbaar vervoer in de Koninklijke Ste.-Mariastraat en de Haachtsesteenweg.

Betreffende de nieuwe infrastructures voor openbaar vervoer, stelt de Commissie voor dat volgende zaken zouden bestudeerd worden :

- opnieuw een tramverbinding invoeren in de oost-west richting o.a. door de kanaalzone en de Beurs te verbinden met de as Regentschap-Koningsstraat.
- spoorverbindingen van het noorden van Sint-Lambrechts-Woluwe en Ukkel-Espinette naar het centrum
- het herstel van de rechtstreekse verbinding Montgomery-Tervuursepoort
- een bovengrondse tramlijn tussen het Sint-Denijsplein en de Jupitertunnelingang
- een omlegging van de bovengrondse spoorlijn vanaf het Meerplein naar de Westland en Erasmus
- een uitbreiding van lijn 94 Wienerplein-Tervuurse laan
- een uitbreiding van lijn 19 tussen de Dikkelinde en de Mutsaard
- een spoorverbinding Simonis-Groot-Bijgaarden
- een verbinding via de Koningslaan naar het Rochefortplein en de Parklaan en de Wielemans-Ceuppenslaan door op lange termijn de tramlijnen in eigen bedding te behouden die beter de woonwijken bedienen
- een verlenging van tramlijn 55 van de Houtweg tot in Haren gekoppeld aan een reorganisatie van het busnet voor lokale bediening
- een ingrijpende verbetering van de aansluiting GEN - lijnen 23 en 90 naar Etterbeek-Kazernes
- een beschermde busbedding op de Leuvensesteenweg tussen het Meiserplein en op de Clovislaan
- een beschermde busbedding Ninoofsesteenweg

De Commissie stelt voor om in het plan het volgende

une liaison tramway entre l'axe Baeck-Piron et la station Beekkant autorisant une exploitation tramway homogène sur l'axe de la chaussée de Gand, en correspondance avec le tronç commun de l'axe Est-Ouest, ainsi que sur la Petite Ceinture (bouclage), cette liaison devant s'intégrer dans le "Périmètre d'intérêt régional n° 7 appelé Gare de l'Ouest".

e. Taxis

Les taxis à Bruxelles sont chers et peu nombreux. Il est indispensable de développer une politique d'offre plus volontaire et de rendre leur usage plus accessible (tarif) et plus efficace (couloirs propres pour taxis).

Les taxis doivent bénéficier d'autant d'attention à Bruxelles que les autres transports en commun. Suivant l'enquête publique, la CRD suggère :

- la standardisation de la livrée des taxis afin d'améliorer leur repérage
- la possibilité réelle de capter un taxi "au vol"
- un souci accru dans le choix du matériel et des qualités de capacité d'accueil
- une politique beaucoup plus attractive des prix particulièrement en soirée et de nuit
- la résolution en concertation avec la Région flamande de la desserte de l'aéroport de Zaventem dans le souci de l'attractivité de la région bruxelloise autant que de l'aéroport situé en dehors de son territoire

f. Métro

Les extensions du métro (notamment le bouclage de la petite ceinture et la liaison Erasme) doivent se justifier par de solides arguments fondés sur l'étude comparative des alternatives possibles intégrant la capacité de charge potentielle requise et en tenant compte des coûts réels et des priorités urbanistiques et de développement déjà énoncées et des problèmes de rupture de charge et de transferts modaux.

En ce qui concerne le dossier Eurometro, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur le projet et sur un éventuel tracé. Elle ne peut pas préjuger du résultat des études d'incidences, notamment en matière d'alternatives.

g. RER

La réalisation du RER est une priorité suivant l'enquête publique.

La valorisation des gares dans la région rencontrerait à la fois l'intérêt de la population bruxelloise et des

op te nemen:

een tramverbinding tussen de as Baeck-Piron en het Beekkantstation zodat een homogene tramuitbating ontstaat op de as van de Gentsesteenweg, in aansluiting met de gemeenschappelijke oost-westas, evenals op de Kleine Ring, deze verbinding moeten zich integreren in de "Perimeter van Gewestelijk belang nr. 7 genaamd Weststation".

e. Taxis

De taxis in Brussel zijn duur en niet talrijk genoeg. Het is noodzakelijk een meer voluntaristisch beleid te ontwikkelen en het gebruik toegankelijker (tarief) en doeltreffender te maken (eigen rijstroken voor taxis).

De taxis moeten in Brussel evenveel aandacht krijgen als het overige gemeenschappelijk vervoer. Ingevolge het openbaar onderzoek, stelt de GOC voor :

- de standardisering van het uiterlijk aspect van de taxis omwille van de herkenbaarheid
- de reële mogelijkheid om een rijdende taxi te kunnen tegenhouden
- de reële zorg in de keuze van het materieel en de kwaliteiten op het vlak van onthaal
- een veel aantrekkelijker prijzenbeleid vooral 's avonds en 's nachts
- een oplossing in overleg met het Vlaams gewest inzake de bediening van de luchthaven van Zaventem met het oog op de aantrekkelijkheid van het Brussels gewest zowel als van de luchthaven die buiten zijn grondgebied ligt.

f. Metro

De uitbreidingen van de metro (o.a. de voltooiing van de kleine ring en de verbinding naar Erasme) moeten verantwoord worden op basis van een vergelijkende studie van mogelijke alternatieven en die de vereiste potentiële laadcapaciteit omvat en rekening houdt met de reële kosten, de reeds geformuleerde stedenbouwkundige en ontwikkelingsprioriteiten en de problemen gebonden aan de hinderlijke overstappen.

Wat betreft het Eurometro dossier, is de Commissie niet bij machte zich over het project of een eventueel tracé uit te spreken. Zij kan niet vooruitlopen op het resultaat van de effectenstudie, onder andere op het gebied van de alternatieven.

g. GEN

De verwezenlijking van het GEN is een prioriteit volgens het openbaar onderzoek. De valorisatie van de stations komt tegemoet zowel aan de wens van de Brusselse bevolking als aan die van de werknemers.

travailleurs.

L'infrastructure ferroviaire existante, moyennant quelques aménagements complémentaires, permettrait d'améliorer considérablement l'offre de transport public dans la région et sa périphérie.

Le RER doit servir d'outil au transfert modal vers les transports en commun. Sa mise en place aura pour conséquence une diminution des entrées routières dans la région et permettra alors un réaménagement de la qualité des voiries (Portes de ville).

La Région devrait étudier une participation financière à l'activation de deux lignes de cadence de type RER entre l'aéroport et le Midi (TGV) d'une part, et le quartier européen d'autre part.

La réalisation du RER doit être subordonnée à l'amélioration simultanée de la desserte intérieure par les transports en commun, à la gestion cohérente du stationnement et au développement des déplacements piétons et cyclistes.

Toute concurrence à terme de la STIB avec le réseau RER doit être évitée. Des interconnexions entre réseaux différents doivent optimiser l'usage du RER par l'élimination de ruptures de charge.

En ce qui concerne le réseau de trains, la Commission recommande une amélioration immédiate de la desserte de la Région, par exemple par une exploitation combinée via les lignes 36 Bruxelles - Louvain et 26 Schaerbeek - Hal.

En cas de prise en compte de l'infrastructure du RER, la Commission demande, au vu des réclamations, que soient mises à l'étude simultanément la réouverture d'une halte et la réalisation de 2 haltes supplémentaires le long du tronçon Schuman-quadrilatère de Schaerbeek de la ligne 161 (Bruxelles-Namur) et situées respectivement :

- chaussée de Louvain à Saint-Josse-ten-Noode (réouverture)
- avenue Rogier à Schaerbeek
- place Verboeckhoven (cage aux ours) à Schaerbeek

En outre, il y a lieu de prévoir un arrêt supplémentaire sur la ligne 26 au Lycée français et un autre sur la ligne 124 à Wielemans-Ceuppens.

En ce qui concerne l'ajout de voies sur la ligne 161 et vu le caractère précis des réclamations à ce sujet, la Commission demande que la SNCB étudie attentivement une hypothèse du développement du RER avec 3 voies, en tenant compte des possibilités substantielles d'amélioration des performances du

De la structure spoorinfrastructuur zou door enkele bijkomende kleine aanpassingen in staat zijn het aanbod inzake openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren in het gewest en in de rand.

Het GEN moet het middel worden om de overstap naar het openbaar te maken. Door de realisatie ervan zal het binnenkomend autoverkeer in het gewest afnemen en zal een kwalitatieve herinrichting van de kwaliteit van het wegennet mogelijk worden (Stadsportalen).

Het Gewest zou een financiële participatie moeten bestuderen voor het opstarten van twee lijnen met hoge frequentie en vaste uurregeling van het GEN-type tussen de luchthaven en het Zuidstation (HST) enerzijds en de Europawijk anderzijds.

De verwezenlijking van het GEN moet ondergeschikt zijn aan de simultane verbetering van de interne bediening van het openbaar vervoer, aan een coherent parkeerbeleid en aan de ontwikkeling van verplaatsingen te voet en per fiets.

Iedere concurrentie op termijn van de MIVB met het GEN moet worden vermeden. Interconnecties tussen verschillende netten moeten het gebruik van het GEN optimaliseren door het elimineren van de overstappen.

Voor het netwerk van de IC/IR-treinen beveelt de Commissie de verbetering aan van de bediening van het Gewest via de gecombineerde exploitatie van de lijnen 36 (Brussel-Leuven) en 26 (Schaerbeek-Halle).

Voor de GEN-infrastructuur vraagt de Commissie de simultane studie van : de heropening van een halte en de verwezenlijking van 2 bijkomende haltes langs het baanvak Schuman-vierhoek van Schaerbeek van lijn 161 (Brussel-Namen) met als respectievelijke ligging :

- Leuvensesteenweg in Sint-Joost-ten-Node (heropening)
- Rogierlaan in Schaerbeek
- Verboeckhovenplein (berenkooi) in Schaerbeek.

Verder moet een bijkomende halte worden voorzien op lijn 26 in de Frans Lyceumstraat en een andere op lijn 124 in de Wielemans-Ceuppenslaan.

Voor de toevoeging van sporen op lijn 161 vraagt de Commissie dat de NMBS de hypothese van de ontwikkeling van de GEN met 3 sporen ernstig onderzoekt, rekening houdend met de mogelijkheden om de signalisering aanzienlijk te verbeteren. Verder moet men rekening houden met het belang van het

système de signalisation. De plus, il y a lieu de prendre en compte l'intérêt de la Forêt de Soignes et des 2 réserves naturelles qui seraient menacées. La réalisation du projet devrait s'accompagner d'une réduction des nuisances par le bruit (coulée verte sur couverture des voies par une dalle, écrans anti-bruit, etc...), notamment pour protéger les quartiers résidentiels (avenues de la Couronne, Nouvelle,...).

En ce qui concerne le tunnel Schuman-Josaphat, la Commission n'est pas opposée au projet qui représente probablement la solution la moins coûteuse pour la création de cette liaison. Elle estime cependant qu'il y a lieu de démontrer dans l'étude d'incidence requise que cette liaison est bien nécessaire.

h. TGV

Le TGV qui s'arrêtera au Midi, doit également s'arrêter au Nord afin de contribuer à l'achèvement de la réurbanisation des Périmètres d'Intérêt Régional qui y sont prévus. L'étude d'une halte supplémentaire à Schaarbeek est à postposer, ne cadrant pas avec le projet d'extension de la zone à vocation clairement industrielle et portuaire que le PRD y prévoit et auquel la CRD souscrit. Par ailleurs cette zone ne se raccorde aucunement au réseau de transport en commun urbain comme c'est le cas au Nord et au Midi.

La Commission a constaté qu'il existe une erreur dans le tracé du TGV : celui-ci ne peut en aucun cas traverser les espaces verts du Moeraske et de la Vallée de Kerkebeek.

i. Gares

Il est indispensable de revaloriser l'image de la ville par la rénovation des gares qui constituent des portes d'entrée en ville.

D. VOIRIES

a. Options générales

L'optique de la CRD est de lutter contre le trafic de transit et de diminuer la vitesse de circulation automobile.

Les trois options de base suivant l'enquête publique sont à cet égard :

- favoriser les déplacements automobiles nécessaires (professionnels, de chalandise, ...) et les déplacements respectueux de l'environnement urbain (à pied, à bicyclette, en transport en commun) au détriment de la navette externe et interne
- améliorer la viabilité des grands axes à 50

Zoniënwood en van de 2 bedreigde natuurreservaten. De verwezenlijking van het project moet begeleid worden met een daling van de geluidshinder (groene as op de spoorwegoverdekking, geluidswerende schermen, enz...), ter bescherming van de residentiële wijken (Kroonlaan, Nieuwelaan,...).

De Commissie verzet zich niet tegen het project voor de tunnel Schumann-Josaphat die waarschijnlijk de minst dure oplossing is voor de creatie van deze verbinding. Ze vindt evenwel dat men eerst moet aantonen dat deze verbinding nodig is.

h. HST

De HST die in het Zuid zal stoppen moet dit ook doen in het Noord ten einde bij te dragen tot de reurbanisatie van de Perimeters van Gewestelijk belang die er gepland zijn. De studie van een bijkomende halte in Schaarbeek moet uitgesteld worden aangezien deze niet past in het ontwerp voor uitbreiding van deze zone voor industrie- en havenactiviteiten, zoals die voorzien is in het GeWOP en die wordt onderschreven door de GOC. Overigens sluit deze zone zich niet aan op het stedelijk net voor openbaar vervoer zoals dit nl. het geval is in het Noord en het Zuid.

De Commissie heeft vastgesteld dat er een fout is in het tracé van de HST : deze mag in geen geval lopen doorheen de groene ruimten het Moeraske en de Vallei van de Kerkebeek.

i. Stations

Het is noodzakelijk het stedelijk imago te verbeteren door een renovatie van de stations die de toegangspoorten van de stad vormen.

D. WEGENNET

a. Algemene opties

De optiek van de GOC bestaat erin het doorgaand verkeer te bestrijden en de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

De drie basisopties volgens het openbaar onderzoek zijn in dit verband :

- bevorderen van het noodzakelijke autoverkeer (professioneel, leveringen, ...) en de verplaatsingen die het stedelijk milieu respecteren (te voet, per fiets en met het openbaar vervoer) ten nadele van het interne en externe pendelen
- verbeteren van de leefbaarheid van de grote

km/h habités et animés, par la décongestion et le partage de l'espace public

- l'aménagement des voiries communales en fonction d'une vitesse limitée à 30 km/h dans les voiries résidentielles à circulation locale afin d'y diminuer sensiblement le risque d'accident pour les piétons et en fonction de quoi doit être soumise la subsidiarité régionale.

A cet effet, plusieurs mesures peuvent être envisagées comme un plan de réhabilitation des voiries en lieu et place du concept de hiérarchisation des voiries (voir plus bas). Par ailleurs, des mesures en faveur de la décongestion et de l'amélioration de la desserte des commerces et des entreprises (par exemple prévoir l'organisation du ramassage des immondices en dehors des heures de pointe matinales) doivent être prises. Ces mesures supposent de manière incontournable une unicité de gestion et de police de la circulation dans toute la ville, ce que demande la CRD suivant l'enquête publique.

b. Hiérarchie des voiries / réhabilitation des voiries

Suivant l'enquête publique, il conviendrait de mettre en place non pas un système compliqué de niveaux de voirie qui en sacrifie certaines au profit d'autres comme le fait la carte n° 6 et comme le ferait de toute manière une hiérarchie de voiries même plus affinée, mais bien de mettre en place un système de degrés d'intervention et de priorité d'intervention sur les voiries. Il procéderait du caractère impérieux d'y rétablir un certain niveau d'habitabilité et d'y réorganiser entre eux les différents modes de déplacements. Il y aurait ainsi des voiries où il s'agirait de couper l'effet de "pompes à voitures" pour navetteurs, tandis que d'autres garantiraient les liaisons entre les quartiers.

La CRD estime que le PRD devrait programmer l'étude de ce nouveau concept d'organisation des voiries en fonction de leur degré de perte d'habitabilité ou de dégradation du partage de l'espace public entre les différentes fonctions qu'il peut avoir (parking / animation) ou entre les différents modes de déplacements (mécanisés / non mécanisés, etc.).

Ce projet devrait dissocier au maximum les axes de trafic automobile et les axes de transport en commun lorsque la séparation de ces modes de déplacements au sein de la même artère n'est pas possible.

La Commission signale que sur la carte de la hiérarchisation des voiries, figurent de nombreuses

assen die bewoond en druk zijn tot 50 km/u, door een vlottere doorstroming en een verdeling van de openbare ruimte

- de inrichting van gemeentewegen in functie van een snelheid van 30 km/u op residentiële wegen voor lokaal verkeer ten einde er het risico voor ongevallen met voetgangers aanzienlijk te verminderen en in functie waarvan deze moet voorgelegd worden voor gewestelijke subsidiëring.

Om dit te bereiken moeten verschillende maatregelen worden voorzien zoals een herinrichtingsplan van het wegennet in plaats van het concept van hiërarchisering van het wegennet (zie lager). Overigens moeten er maatregelen worden genomen ten gunste van een betere doorstroming en voor een betere bereikbaarheid van de handelszaken en de ondernemingen (bijvoorbeeld de organisatie van de huisvuilophaling regelen buiten het ochtendspitsuur). Deze maatregelen veronderstellen een eenheid van beheer en van verkeerspolitie in de stad, hetgeen door de GOC wordt gevraagd op basis van het openbaar onderzoek.

b. Hiërarchie van het wegennet / renovatie van het wegennet

Volgens het openbaar onderzoek is het niet wenselijk een gecompliceerd systeem van wegniveaus in te voeren waardoor er bepaalde wegen worden opgeofferd ten gunste van andere zoals kan gezien worden op kaart nr. 6. Dit zou in ieder geval gebeuren zelfs door een meer verfijnde hiërarchie van het wegennet. Wel moet een systeem van interventiegraden en voorrang van interventies op het wegennet worden ingevoerd. Dit is imperatief om opnieuw een zeker niveau van leefbaarheid te herstellen en om de verschillende vervoerswijzen te herorganiseren. Zo zouden er wegen zijn waar men de verzadiging door pendelaarsverkeer wil wegnemen, daar waar andere de verbindingen moeten toelaten tussen de wijken.

De GOC is van mening dat het GeWOP zou moeten de studie plannen van dit nieuw concept voor organisatie van het wegennet in functie van de mate waarin de woonbaarheid is afgenomen of in functie van de slechte verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende functies (parkeerterrein / animatie) of tussen de verschillende vervoerswijzen van verplaatsing (gemechaniseerd / niet-gemechaniseerd, enz.).

Dit project zou zo veel als mogelijk de assen voor autoverkeer en voor openbaar vervoer moeten loskoppelen van elkaar wanneer de scheiding van deze vervoerswijzen op de dezelfde ader niet mogelijk is.

De Commissie merkt op dat de kaart van de hiërarchisering van de wegen talrijke fouten bevat

erreurs relevées par des réclamants : voiries étroites ou de quartier classées comme axes de circulation principaux.

La Commission a constaté quelques incohérences dans le plan des axes de circulation. Ainsi, il y a des voiries qui n'existent pas et qui ne sont pas souhaitables :

- une voirie à travers l'espace vert du Bosveldweg
- une voirie au milieu du Kauwberg
- la transformation du sentier Pastur en voirie.
- une voirie qui traverse le Keyembemt

En tout état de cause, le trafic de transit devrait être supprimé progressivement à l'intérieur du Pentagone à réserver au trafic résidentiel et de chalandise. Le trafic et le stationnement des autocars doit y être organisé soigneusement.

Il faut mettre au point un plan de circulation spécifique à cette zone afin de décourager le trafic de transit et étudier d'éventuelles mesures appropriées à cet objectif (les boucles, les fermetures, etc.). Ces mesures ne pourraient être envisagées qu'accompagnées d'une gestion rationnelle des parkings et d'un fléchage suffisant pour assurer l'accessibilité des commerces et des logements.

La mise éventuelle en zone piétonne de la place De Brouckère, réclamée dans le cadre de l'enquête publique, devrait faire l'objet d'une étude d'incidence en concertation avec les commerçants et les habitants.

Pour le Bois de la Cambre et la forêt de Soignes, il faut mettre à l'étude des mesures efficaces de diminution de la pression automobile à intégrer dans le cadre du plan global de circulation qui comprendra les mesures nécessaires à réduire toute atteinte à l'intégrité du site.

En ce qui concerne la création d'une voirie dans le quartier Nord, la Commission considère qu'il faut inscrire ce projet dans l'aménagement général de ce quartier; il est donc opportun de renvoyer ce projet à l'étude globale de création d'un PIR, la priorité étant la définition d'un programme urbanistique cohérent.

La Commission considère que le projet de création d'une voirie à Haren (liaison Ring - gare de formation) n'est pas acceptable car il risque de créer une augmentation de la pénétration automobile dans la ville au cas où cette voirie serait raccordée à la voirie de Vilvorde.

Par contre, la Commission considère qu'il y a lieu d'étudier une liaison entre le Ring et le site du Dobbelenberg (partie située entre les voies IC-IR et la rue du Pré aux Oies) pour permettre à cet endroit la création d'un éventuel périmètre d'intérêt régional de

waarop de indieners van bezwaren wijzen : smalle wegen of wijken die als hoofdverkeerswegen worden geklasseerd.

De Commissie stelde zelf een zekere incoherentie vast in het plan van de verkeerswegen. Zo zijn er wegen die niet bestaan en die niet gewenst zijn :

- een weg door de groene ruimte van de Bosveldweg
- een weg te midden van de Kauwberg
- de omvorming van het Pasturveldweg in een weg
- een weg door de Keyembemt.

In ieder geval zou het doorgaand verkeer progressief moeten worden geweerd uit de vijfhoek die dient te worden voorbehouden voor het residentieel verkeer en voor het cliënteel. Het autocarverkeer en parkeren moeten zorgvuldig worden georganiseerd.

De Commissie vindt dat er voor de Vijfhoek een specifiek verkeersplan moet worden uitgewerkt om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en eventuele gepaste maatregelen terzake te bestuderen (lussen, afsluitingen, enz.). Deze maatregelen kunnen enkel worden overwogen indien ze gepaard gaan met een rationeel beheer van de parkeer ruimte en van een duidelijke signalisering van handelszaken en woonzones. Het omvormen van het Brouckèreplein tot een voetgangerszone moet het onderwerp vormen van een effectenstudie waarin handelaars en bewoners worden betrokken.

Voor het Terkamerenbos moeten doeltreffende middelen worden bestudeerd ter vermindering van de verkeersdrukte, te integreren in het kader van een globaal verkeersplan die de noodzakelijke maatregelen zal bevatten om elke aanslag aan de integriteit van de site te verminderen.

Wat de creatie van een weg in de Noordwijk betreft, vindt de Commissie dat dit project moet worden ingeschreven in de algemene inrichting van die wijk : het is daarom best dit project terug te sturen voor een algemene studie van de creatie van een PGB, met de definitie van een coherent stedenbouwkundig programma als prioriteit.

De Commissie vindt eveneens dat het project voor de creatie van een weg in Haren (verbinding Ring - Dobbelenberg) niet aanvaardbaar is omdat het de toegang van het autoverkeer naar de stad zal verhogen in het geval dat deze weg zou worden aangesloten op de Vilvoordse steenweg.

Daartegenover is de Commissie van mening dat een verbinding moet bestudeerd worden tussen de Ring en Dobbelenberg (gedeelte tussen de IC-IR-sporen en de Ganzenweidestraat) om aldaar een eventuele reserveperimeter van gewestelijk belang mogelijk te

réserve.

La CRD propose que soit étudiée une liaison, par un prolongement du Houtweg et la construction d'un pont vers la nouvelle zone d'entreprise prévue sur la gare de formation, sous réserve des résultats de l'étude d'incidence requise.

La Commission constate la nécessité de fixer des priorités en ce qui concerne les investissements publics. En conséquence, elle considère que seuls les axes structurants prioritaires dans le périmètre de développement renforcé du logement doivent bénéficier d'aide publique.

E. Piétons

La CRD estime suite à l'enquête publique que le PRD doit consacrer beaucoup plus d'attention et de moyens budgétaires pour développer une politique en faveur des piétons qui restent de très loin la plus grande part des déplacements exclusifs à Bruxelles (43%) sans compter qu'un usager des transports en commun ou un automobiliste est aussi avant la montée ou à la descente du véhicule, un piéton :

- l'élargissement systématique et légal de tous les trottoirs à 1m.50 minimum
- l'établissement d'une ordonnance prévoyant l'organisation, l'embellissement et la gestion de la voirie et des trottoirs en termes d'encombrement statiques
- des moyens physiques et une lutte efficace contre le parking sur les trottoirs et les passages piétons
- l'aménagement progressif des voiries résidentielles en fonction d'une vitesse limitée à 30 km/h et l'octroi de subsides régionaux conditionné par le respect de ces principes
- l'extension des Chemins de la Ville par-delà le Canal jusque dans le Vieux Molenbeek
- la réorganisation des places publiques en fonction des circulations piétonnes directes
- l'installation de trottoirs traversants aux abords des grands espaces publics symboliques et des zones résidentielles
- l'amélioration réelle de la sécurité des piétons pour la traversée des grands axes de circulation
- la prise en compte planologique des déplacements piétons dans tous les futurs plans d'aménagement en région bruxelloise et dans les futurs Plans Communaux de Développement.

Au terme du PRD, le taux de déplacements à pied devra avoir sensiblement augmenté dans des proportions à quantifier dans le PRD.

maken.

De GOC stelt voor dat een verbinding zou worden bestudeerd, door een verlenging van de Houtweg en de aanleg van een brug naar het nieuw bedrijfsgebied gepland aan het vormingsstation, onder voorbehoud van de resultaten van het vereiste effectenonderzoek.

De Commissie stelt de noodzaak vast om prioriteiten te bepalen voor de openbare investeringen. Ze vindt dat enkel de prioritaire structurerende assen in de perimeter voor verhoogde ontwikkeling van de huisvesting overheidssteun mogen ontvangen.

E. Voetgangers

De GOC is ingevolge het openbaar onderzoek van mening dat het GeWOP meer aandacht moet besteden en meer budgettaire middelen moet ter beschikking stellen voor de ontwikkeling van een beleid ten gunste van de voetgangers die op verre na het grootste aantal verplaatsingen vertegenwoordigen in Brussel (43%) zonder te vergeten dat een gebruiker van het openbaar vervoer of een automobilist ook een voetganger is vooraleer hij het voertuig op- of afstapt:

- de systematische en wettelijke verbreding van alle voetpaden tot minimum 1.50m.
- het opstellen van een ordonnantie welke de organisatie, de verfraaiing en het beheer van het wegennet en de voetpaden regelt op het vlak van statische hindernissen
- fysische middelen en een doeltreffende strijd tegen het parkeren op de voetpaden en de oversteekplaatsen
- de progressieve aanleg van de residentiële wegen in functie van een snelheid van 30 km/u en het onderworpen zijn aan deze principes voor de toekenning van subsidies van het gewest
- de uitbreiding van de Stadswandelingen over het kanaal tot in oud-Molenbeek
- de reorganisatie van de openbare pleinen in functie van de rechtstreekse voetgangersverplaatsingen
- de aanleg van oversteektrottoirs langsheen de omgeving van de symbolische grote openbare ruimten en in de residentiële zones de reële verbetering van de veiligheid van de voetgangers bij het oversteken van de grote verkeersassen
- in alle toekomstige stedenbouwkundige plannen van aanleg in het Brussels gewest en in de toekomstige Gemeentelijke Ontwikkelingsplannen moet rekening worden gehouden met de voetgangers.

Aan het einde van het GeWOP zal het percentage verplaatsingen te voet aanzienlijk moeten toenemen zijn in verhoudingen die in cijfers moeten

F. Cyclistes

Concernant la politique en faveur des cyclistes, la CRD estime suite à l'enquête publiques que le PRD doit consacrer beaucoup plus de moyens budgétaires pour :

- l'intégration au PRD de la carte des itinéraires cyclables établie pour la Région, et une programmation de leur réalisation
- le double sens vélo dans les sens uniques suffisamment larges
- la cyclabilité réelle des grands axes de circulation
- la systématisation de l'installation de range-cyclos aux abords des lieux d'animation et de toutes les stations préméto et terminus de la STIB.
- l'accessibilité aux vélos des transports en commun urbain (comme à la SNCB) qui doit être organisée comme à l'étranger
- l'extension des Chemins de la Ville par-delà le canal jusque dans le Vieux Molenbeek
- la prise en compte planologique des déplacements cyclistes dans tous les futurs plans d'aménagement en Région bruxelloise et dans les futurs Plan Communaux de Développement.

Au terme du PRD, le taux de déplacements cyclistes devra avoir sensiblement augmenté dans des proportions à quantifier par le PRD.

G. Transports de biens

Une approche globale dans ce domaine est indispensable.

La circulation des poids lourds doit être étudiée afin d'éviter, sauf besoin particulier, le Pentagone et les centres de quartier. Des heures de livraison et des aires de (dé)chargement doivent être instaurées après vaste concertation avec les commerçants et transporteurs.

Pour le transport de biens, un centre de transbordement de camions vers des camionnettes pour desservir le centre ville doit être programmé par le PRD à Tour et Taxis en liaison avec les centres TIR et TRW et avec le Centre européen des Fruits et Légumes dont les dessertes ferroviaires doivent être maintenues.

La Région doit contraindre la SNCB à réactiver certaines de ses gares de marchandises (Tour et Taxis, Petite Ile, Schaerbeek-Formation) afin de diminuer l'arrivée de poids lourds de gros tonnages sur Bruxelles.

En outre, la CRD préconise pour une meilleure régulation du trafic des poids lourds, le fléchage TIR

weergegeven worden in het GeWOP.

F. Fietsers

Inzake het beleid ten gunste van de fietsers, is de GOC van mening ingevolge het openbaar onderzoek dat het GeWOP veel meer budgettaire middelen moet ter beschikking stellen voor:

- de verwerking in het GeWOP van de kaart met de fietspaden vastgesteld voor het Gewest en een programmatie van de verwezenlijking
- de dubbele rijrichting voor fietsers in de eenrichtingsstraten die voldoende breed zijn de echte berijdbaarheid voor fietsers van de grote verkeersassen
- het systematisch installeren van fietsrekken in de omgeving van de animatie-oorden en van alle pre-metro, metrostations en eindhaltes van de MIVB
- de toegankelijkheid voor fietsen op het stedelijk vervoer (zoals bij de NMBS) moet georganiseerd zijn zoals in het buitenland
- de uitbreiding van de Stadswandelingen over het kanaal tot in Oud-Molenbeek
- in alle toekomstige plannen van aanleg in het Brussels Gewest en in de toekomstige Gemeentelijke Ontwikkelingsplannen moet rekening worden gehouden met de fietsers.

Aan het einde van de periode van het GeWOP zal het percentage verplaatsingen per fiets aanzienlijk moeten toegenomen zijn in verhoudingen die in cijfers moeten weergegeven worden in het GeWOP.

G. Goederentransport

Een globale aanpak is noodzakelijk op dit vlak. Het verkeer van de vrachtwagens moet bestudeerd worden ten einde, hetzij voor bijzondere behoeften, de Vijfhoek en de wijkcentra te vermijden. Leveringstijden en laad- en losplaatsen moeten worden ingevoerd en nageleefd, na een diepgaand overleg met de handelaars en vervoerders.

Het GeWOP moet aan Turn en Taxis en in verbinding met de TIR- en TRW-centra en het Europees Fruit- en Groentencentrum een Centrum voorzien voor overslag van zware en lichte vrachtwagens voor de goederenvoorziening van het centrum. De aansluiting op spoorverkeer van het Europees Fruit- en Groentencentrum moet alleszins behouden blijven. Het Gewest moet de NMBS ertoe verplichten bepaalde van haar goederenstations te reactiveren (Tour en Taxis, Klein Eiland, Schaerbeek-vormingsstation) ten einde het binnenrijden van zware vrachtwagens in Brussel te verminderen.

Overigens stelt de GOC, voor een betere verkeersregeling van de vrachtwagens, een TIR-

à partir du ring.

Le développement de l'infrastructure logistique de la voie d'eau doit faire l'objet d'une programmation budgétaire en faveur de l'accroissement effectif de son rôle de transport de biens.

H. Stationnement

Toute politique cohérente d'habitabilité des zones centrales, de redynamisation de la fonction commerciale et surtout de jugulation de la navette externe et interne passe par une politique volontariste de maîtrise du stationnement.

Cela suppose au préalable une unicité de gestion de la politique du stationnement et de son application dans toute la Région.

Ainsi :

- les politiques de stationnement en voirie doivent être uniformisées (tarifs, répression, etc.) dans les 19 communes
- la révision de la circulaire relative aux parkings dans les immeubles de bureaux est indispensable et urgente afin de décourager l'usage de la voiture pour les déplacements domicile/travail des personnes sans besoin de mobilité pour l'exercice de leur profession; elle doit en outre dorénavant prévoir un quota minimum d'emplacements deux-roues par immeuble de bureaux
- il faut maintenir des possibilités de parage dans les quartiers commerciaux. Il faut aussi une progressivité des tarifs afin de favoriser la rotation du stationnement pour la clientèle
- une politique tarifaire de parking progressive et dissuasive pour les zones à forte densité de travailleurs sédentaires sans déplacement professionnel dans la journée et zones dans lesquelles l'offre de transports en commun est suffisante
- dans les quartiers résidentiels où l'absence de parkings fait fuir l'habitant, il est indispensable de favoriser le parage des riverains notamment par le biais de la carte de riverain.
- il faut une lutte totale et efficace contre :
 - le stationnement en double file
 - le non-respect des zones d'arrêt des transports publics
 - le non-respect des zones interdites de stationnement aux coins des îlots
 - le non-respect des zones de chargement et déchargement

bewegwijzering voor vanaf de ring.

De ontwikkeling van de logistieke infrastructuur van de waterweg moet het voorwerp uitmaken van een budgettaire programmatie ten gunste van de effectieve groei van haar rol voor het goedertransport.

H. Parkeren

Iedere politiek inzake leefbaarheid van de centrale zones, voor de opleving van de commerciële functie en vooral voor de vermindering van de interne en externe pendel kan niet omheen een voluntaristisch beleid voor het parkeerbeheer.

Dit veronderstelt vooraf een éénvormig parkeerbeleid en de toepassing ervan in heel het Gewest.

Aldus:

- moet het parkeerbeleid op straat worden geuniformiseerd (tarieven, repressie, enz.) in de 19 gemeenten
- de herziening van de omzendbrief inzake parkeren in de kantoorgebouwen is noodzakelijk en dringend ten einde het gebruik van de auto voor de woon-werkverplaatsingen te ontmoedigen voor de personen die geen behoefte hebben aan mobiliteit voor het uitoefenen van hun beroep; deze omzendbrief moet voortaan overigens een minimumhoeveelheid plaatsen voor tweewielers per kantoorgebouw voorzien
- men moet de parkeerfaciliteiten in de handelswijken behouden. Er moet ook een progressiviteit van de tarieven zijn ten einde de rotatie van het parkeren te bevorderen voor het cliënteel.
- een progressief en afschrikkend parkeertarief voor de zones met een hoge concentratie aan sedentaire arbeiders zonder professionele verplaatsingen overdag en in zones waar het aanbod van openbaar vervoer voldoende is
- in de residentiële wijken waar het gebrek aan parkeerruimte de bewoners op de vlucht jaagt, is het noodzakelijk het parkeren van de bewoners te bevorderen o.a. door middel van de bewonerskaart.
- er is nood aan een totale en doeltreffende strijd tegen :
 - het dubbel parkeren
 - het niet-respecteren van de haltezones voor openbaar vervoer
 - het niet respecteren van de zones met parkeerverbod aan de hoeken van de huizenblokken
 - het niet respecteren van de laad- en loszones

I. Parkings de transit

L'utilisation des transports en commun devrait être encouragée par l'aménagement de parkings de transit, en périphérie, à proximité des stations RER. La localisation des différents P+R semble trop proche de la ville : il y a lieu de les placer plus près de la résidence des navetteurs. Il faut insister auprès des Régions flamande et wallonne auprès de la SNCB, dont le nouveau contrat de gestion doit prévoir le RER, pour réaliser à court terme des parkings de dissuasion à distance suffisante de la Région bruxelloise.

J. Moyens

La Région bruxelloise doit recevoir sa juste part, en fonction de son rôle et des charges de ce rôle de capitale, de la nouvelle vignette "poids lourds" et de la future taxe sur le CO₂, pour sa politique des déplacements.

Il faut négocier avec l'Etat fédéral une ristourne partielle des amendes de police de la circulation aux communes.

La charge de la mobilité en Région bruxelloise doit être répartie en fonction de son rôle de capitale, sous la forme notamment d'intervention de l'Etat fédéral dans l'entretien de l'infrastructure fixe de la STIB, mais pas de son exploitation qui doit rester sous le contrôle démocratique de la Région bruxelloise.

La participation des navetteurs aux frais liés à la congestion et l'entretien du réseau routier et de transport en commun doit être étudiée très sérieusement.

L'Union européenne devrait être sollicitée dans la mise en place du réseau RER à son titre de bénéficiaire de cette infrastructure.

Avis de minorité

Un membre ne peut marquer son accord avec certaines options défendues par la CRD en matière de déplacements.

Il estime que toute restriction aux parkings ne peut se concevoir avant une amélioration très substantielle des possibilités de déplacement en transport en commun. Il propose par ailleurs d'étudier la possibilité et l'impact d'un régime de gratuité des transports en commun.

I. Transitparkings

Het gebruik van het openbaar vervoer zou moeten worden aangemoedigd door de aanleg van transitparkings, aan de rand van het gewest in de nabijheid van de GEN-stations. De localisatie van de verschillende P+R schijnt te dicht bij de stad : zij moeten dicht bij de verblijfplaats van de pendelaars komen. Er moet bij het Vlaams en Waals gewest en in het nieuw beheerscontract van de NMBS dat het GEN moet voorzien, worden op aangedrongen om op korte termijn overstapparkings aan te leggen op voldoende afstand van het Brussels gewest.

J. Middelen

Het Brussels Gewest moet een rechtvaardig deel krijgen, in functie van haar rol als hoofdstad en de eraan verbonden lasten, van het nieuwe "vrachtwagenvignet" en van de toekomstige belasting op de CO₂ voor haar beleid.

Er moet met de federale staat worden onderhandeld over een gedeeltelijke terugbetaling van de verkeersboetes aan de gemeenten.

De lasten van de mobiliteit in het Brussels gewest moeten verdeeld worden in functie van haar rol als hoofdstad, o.m. onder de vorm van een interventie van de federale staat in het onderhoud van de vaste infrastructuur van de MIVB, maar niet van haar uitbating welke onder de democratische controle moet blijven van het Brussels Gewest.

De deelname van de pendelaars aan de kosten van de belasting en het onderhoud van het wegennet en het openbaar vervoer moet zeer ernstig worden bestudeerd.

Er zou moeten worden beroep gedaan op de Europese Unie bij de installatie van het GEN-net als begunstigde van deze infrastructuur.

Minderheidsadvies.

Een lid kan niet instemmen met bepaalde opties die de GOC verdedigt inzake verplaatsingen.

Hij vindt dat de parkeerruimte onmogelijk kan worden beperkt vóór de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer aanzienlijk werden verbeterd. Hij stelt trouwens voor om de mogelijkheid en de impact van de kosteloosheid van het openbaar vervoer te onderzoeken.

XI. DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

1. Charges d'urbanisme

1. Le projet de PRD prévoit des charges d'urbanisme dans les cas suivants:

- pour toute construction de bureau ou réduction du nombre de logement dans les périmètres administratifs métropolitains;
- en cas de dépassement des 200 et 300M² de bureaux dans zones d'habitation et mixtes d'habitations et d'entreprises comprises dans les périmètres de protection du logement;
- dans les périmètres d'intérêt régional.

Le Projet de PRD cherche ainsi à utiliser les charges d'urbanisme pour promouvoir la mixité des quartiers et financer une politique de logement dans la Région bruxelloise.

De nombreux réclamants soulignent qu'alors que le projet de PRD prévoit la possibilité de subordonner la délivrance d'un permis aux charges, il impose ces charges, par voie réglementaire, dans certains périmètres, et spécialement pour les permis bureaux.

Les réclamants contestent la légalité d'une telle systématisation.

La CRD estime qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur la légalité de ces dispositions, mais examine et se prononce sur l'opportunité de cette option de systématisation tracée par le projet de PRD.

2. La Commission distingue cependant deux notions qui devraient recevoir des applications différentes dans la pratique quotidienne des permis:

- les contraintes liées aux permis d'urbanisme, qui constituent des mesures ponctuelles touchant des règles d'aménagement et qui peuvent limiter les effets néfastes de la monofonctionnalité (exemple: l'occupation obligatoire des rez-de-chaussée à des surfaces commerciales dans les zones administratives,...).

Les charges d'urbanisme comme compensation liées à une dérogation.

3. Les charges d'urbanisme doivent être conçues

XI. RUIMTELIJKE ORDENING: SPECIFIEKE BEPALINGEN

1. Stedebouwkundige lasten

1. Het ontwerp van GOP voorziet stedebouwkundige lasten in de volgende gevallen:

- voor iedere bouw van kantoren of vermindering van het aantal woningen in de grootstedelijke administratieperimeters;
- in geval van overschrijding van de 200 en 300 m² kantoren in de zones voor huisvesting en de gemengde zones voor huisvesting en ondernemingen binnen de perimeters voor bescherming van de huisvesting;
- in de perimeters van gewestelijk belang.

Het ontwerp van GOP wil de stedebouwkundige lasten gebruiken om het gemengd karakter van de wijken te bevorderen en een huisvestingsbeleid in het Brussels gewest te financieren.

Talrijke indieners van bezwaren benadrukken dat hoewel het ontwerp van GOP de mogelijkheid voorziet om de uitreiking van een vergunning te onderwerpen aan lasten, het deze lasten in bepaalde perimeters verplicht via verordeningen oplegt, in het bijzonder voor de kantoorvergunningen.

De indieners van bezwaren betwisten de wettelijkheid van dergelijk systeem.

De GOC meent dat ze zich niet kan uitspreken over de wettelijkheid van deze bepalingen, maar onderzoekt de opportuniteit van deze optie voor systematisering die het ontwerp van GewOP invoert en geeft haar advies terzake.

2. De Commissie onderscheidt nochtans twee begrippen die verschillende toepassingen zouden moeten hebben in de alledaagse praktijk van de vergunningen:

- de beperkingen gebonden aan de stedebouwkundige vergunningen, welke gerichte maatregelen zijn die betrekking hebben op de reglementen van de ordening en die de nefaste gevolgen van de monofunctionaliteit kunnen beperken (voorbeeld: de verplichte bezetting van de gelijkvloerse verdiepingen voor commerciële doeleinden in de administratiegebieden,...).
- de stedebouwkundige lasten ter compensatie gebonden aan een afwijking.

3. De stedebouwkundige lasten moeten worden

comme accompagnement (comme c'est le cas pour les permis de lotir) et non pas comme encouragement à la dérogation.

4. Compte tenu de ce qui précède et des propositions déjà approuvées par la CRD, la procédure de compensation ne s'impose pas aux périmètres de développement et de développement renforcé lorsqu'il y a dépassement des 200 ou 300M² de bureaux.

5. La Commission estime cependant que des charges d'urbanisme doivent être imposées dans les limites suivantes:

- dans les zones et périmètres administratifs ainsi que dans les PIR;
- pour les grandes entités administratives et la construction de grands hôtels;
- dans le respect de la proportionnalité des projets et des règles de concurrence;
- de manière à contribuer à l'embellissement du quartier, la création de petits espaces verts de quartier, la rénovation des espaces publics, les équipements collectifs culturels, commerciaux, ..., la production de logements dans les quartiers directement limitrophes; ou de participer à une programmation de logement ou de rénovation de logement élaboré par une société publique de logement, en zone de développement renforcé.

6. La Commission considère par ailleurs que la problématique de la constitution d'un Fonds régional de rénovation urbaine est essentielle, mais doit être concrétisée dans le cadre d'une politique globale de rénovation urbaine et doit être dissociée des aspects urbanistiques liés à des projets ponctuels.

7. En complément, la CRD demande l'établissement d'un seuil de taille pour l'application de charges pour les projets de grands entités administratives et de grands hôtels.

La CRD demande d'être consulté par le gouvernement sur les projets d'arrêtés d'application. Elle insiste sur la nécessité de la mise en place d'un cadre général. Elle souhaite qu'une publicité adéquate soit donnée aux charges concrètement imposées sans toutefois entraîner un allongement des procédures d'octroi de permis.

opgevat als bijkomende maatregelen (zoals dit het geval is voor de verkavelingsvergunningen).

4. Rekening gehouden met wat voorafgaat en de reeds goedgekeurde voorstellen door de GOC, is de compensatieprocedure niet verplicht voor de perimeters voor ontwikkeling en verhoogde ontwikkeling wanneer de 200 of 300 m² kantooruimte wordt overschreden.

5. De Commissie is nochtans van mening dat de stedenbouwkundige lasten moeten opgelegd worden binnen de volgende beperkingen:

- in de administratiezones en -perimeters evenals in de PGB's;
- voor de grote administratieve eenheden en de bouw van grote hotels;
- in functie van het naleven van de proportionaliteit van de ontwerpen en de regels van de concurrentie;
- om bij te dragen aan de verfraaiing van de wijk, de aanleg van kleine groene ruimten in de wijken, de renovatie van openbare ruimten, de culturele en commerciële collectieve uitrustingen, ..., de bouw van woningen in de aanliggende wijken; of deel te nemen aan de programmatie van de huisvesting of de renovatie van huisvesting opgesteld door een openbare huisvestingsmaatschappij, in een zone voor verhoogde ontwikkeling.

6. De Commissie is overigens van mening dat de problematiek voor de samenstelling van een gewestelijk fonds voor stedelijke renovatie essentieel is, maar moet geconcretiseerd worden in het kader van een globaal beleid van stedelijke vernieuwing en los moet staan van de stedenbouwkundige aspecten gebonden aan gerichte projecten.

7. Daarnaast vraagt de GOC het opstellen van een drempelwaarde van grootte voor toepassing van stedenbouwkundige lasten voor projecten van grote administratieve eenheden alsook voor grote hotels.

De GOC vraagt om door de regering geraadpleegd te worden inzake de ontwerp-uitvoeringsbesluiten. Zij dringt aan op de noodzaak van het vastleggen van een algemeen kader. Zij wenst dat er een passende openbaarheid zal worden gegeven aan de stedenbouwkundige lasten die concreet geheven zullen worden, zonder daarom een verlenging van de

procedure tot toekenning van een vergunning met zich mee te brengen.

Abstention.

Un membre s'abstient concernant l'avis de la CRD concernant les charges d'urbanisme.

2. Calcul p/s 0,1

Divers avis et réclamations regrettent que le PRD ne fasse pas état d'une situation de fait et font valoir que l'absence de situation de fait handicape l'application du coefficient PS 0,1.

Plusieurs remarques expriment le désir que soit prise en compte cette situation dans l'attente du PRAS : le texte réglementaire précise en effet que le "rapport entre la superficie de planchers affectée de fait aux bureaux et la superficie du sol ne peut être supérieur à 0,1 dans l'ilot...", tandis que dans le même temps, le glossaire définit cette situation existante de fait comme "l'utilisation effective du sol".

Les réclamants s'inquiètent de connaître le sort, lors du calcul du quota, des situations irrégulières, et, partant, infractionnelles.

La Commission considère que le calcul doit se faire sur base de la situation de fait mais en encourageant les pouvoirs publics à poursuivre les infractions.

Une modulation plus fine du 0,1 pourrait être proposée au PRAS en fonction de la situation de fait.

3. Certificats d'urbanisme

De nombreuses réclamations concernent le silence du PRD quant à la validité des droits conférés par les certificats d'urbanisme antérieurs à l'approbation du projet de PRD, et non conformes à celui-ci.

La Commission précise que le certificat d'urbanisme, qui confère en principe le droit au permis d'urbanisme, ne confère néanmoins pas un droit acquis. Le certificat d'urbanisme peut dès lors être remis en question, notamment par un plan d'aménagement.

La CRD a indiqué, dans les chapitres s'y référant, son avis sur l'opportunité de maintenir ou non le zonage

Onthouding

Een lid onthoudt zich met betrekking tot het advies over de stedenbouwkundige lasten.

2. Berekening V/T 0,1

Verschillende adviezen en bezwaren betreuren dat het GOP geen gewag maakt van een bestaande feitelijke toestand en melden dat de afwezigheid van deze feitelijke toestand de toepassing van het coëfficiënt V/T 0,1 hindert.

Verschillende opmerkingen vragen om rekening te houden met deze toestand in afwachting van het GBP : de verordenende tekst verduidelijkt immers dat de "verhouding tussen de feitelijk voor kantoren bestemde vloeroppervlakte en de terreinoppervlakte niet hoger mag zijn dan 0,1", terwijl het glossarium deze bestaande feitelijke toestand simultaan definieert als "effectief gebruik van de bodem".

De indieners van bezwaren zijn bezorgd over het lot dat de onwettige toestanden die dus een inbreuk vormen, bij de berekening van de quota zullen ondergaan.

De Commissie is van oordeel dat de berekening moet gebeuren op basis van de bestaande toestand maar dat de overheid aangemoedigd dient te worden om inbreuken te vervolgen.

Een verfijning van de coëfficiënt 0,1 zou voorgesteld kunnen worden bij de opmaak van het GBP in functie van de bestaande toestand.

3. Stedenbouwkundig attest

Talrijke bezwaren hebben betrekking op het stilzwijgen van het GOP over de geldigheid van de rechten die door stedenbouwkundige attesten werden toegekend vóór de goedkeuring van het ontwerp van GOP en tegenstrijdig zijn met het ontwerp van GOP.

De Commissie verduidelijkt dat het stedenbouwkundig attest dat in principe recht op een stedenbouwkundige vergunning verleent, niettemin geen verworven recht toekent. Het stedenbouwkundig attest kan dus in vraag worden gesteld, meer bepaald door een plan voor ruimtelijke ordening.

De GOC gaf in de betrokken hoofdstukken haar advies over de opportuniteit van het behoud of niet

proposé pour les parcelles concernées.

4. Clauses de sauvegarde

Une série de réclamations stigmatise le silence du projet de PRD quant à l'autorisation de transformer un bâtiment existant, dont l'affectation ne correspond plus aux nouvelles prescriptions, et quant aux modalités d'une telle autorisation.

La CRD observe que si le Plan de secteur, dans le cadre de l'AR du 28.12.1972, art. 21, autorise les travaux de transformations, à condition que l'augmentation de volume soit inférieure à 20 %, une telle disposition est inexistante dans le projet de PRD.

La CRD précise que par décret du 30.06.1994, la Communauté flamande a réintroduit cette faculté, qui avait été abrogée en 1984, pour les habitations.

Les réclamants postulent que le PRD précise également cette faculté.

La CRD propose d'intégrer au PRD une clause similaire à celle prévue par l'article 21 de l'arrêté du 28/12/1972 autorisant des travaux de transformation d'un bâtiment existant dont l'affectation n'est pas conforme, à condition que l'augmentation de surface soit inférieure à 20 %.

Etant donné l'impact potentiel de cette disposition pour les grands immeubles, la CRD estime qu'il faut la combiner avec le seuil 0,1 et qu'en cas de dépassement il y a lieu de réaliser un PPAS.

D'autre part, des améliorations de cette clause de "sauvegarde" pourront être apportées au PRAS sur base d'une meilleure connaissance de la situation de fait.

5. Reconstruction après sinistre

Un nombre important de réclamants s'interroge sur la faculté de reconstruire des bureaux, après la survenance d'un sinistre détruisant un immeuble de bureaux construit régulièrement (avec permis) ou occupé régulièrement (changement d'affectation avant 1975), et situé dans un périmètre de protection (accrue) du logement.

La CRD observe qu'un permis de bâtir (d'urbanisme) est requis pour reconstruire, même un bâtiment

van de voorgestelde zonering van de betrokken percelen.

4. Vrijwaringsclausules

Een reeks bezwaren stelt het stilzwijgen van het ontwerp van GOP aan de kaak betreffende de vergunning om een bestaand gebouw, dat niet langer voldoet aan de nieuwe voorschriften, te verbouwen en betreffende de modaliteiten van dergelijke vergunning.

De GOC merkt op dat het Gewestplan in het kader van het KB van 28.12.1972, art. 21 verbouwingswerken toelaat, op voorwaarde dat het volume met minder dan 20% toeneemt, maar dat het ontwerp van GOP dergelijke bepaling niet vermeldt.

De GOC verduidelijkt dat de Vlaamse Gemeenschap die deze mogelijkheid in 1984 opgeheven had, deze voor de woningen opnieuw heeft ingevoerd per decreet van 30.06.1994.

De indieners van bezwaren vragen dat het GOP deze mogelijkheid tevens vermeldt.

De Commissie stelt voor om in het GeWOP een clause op te nemen soortgelijk aan die voorzien door het artikel 21 van het besluit van 28/12/1972 dat verbouwingswerken toelaat in een bestaand gebouw waarvan de bestemming niet conform is, op voorwaarde dat de verhoging van de oppervlakte kleiner dan 20% is.

Gezien de potentiële impact van deze maatregel voor grote gebouwen, is de GOC van oordeel dat hij gecombineerd dient te worden met de drempelwaarde 0,1 en dat in geval van overschrijding hiervan een BBP opgemaakt dient te worden.

Anderzijds zullen verbeteringen aan deze "vrijwaringsclausule" aangebracht kunnen worden ter gelegenheid van de opmaak van het GBP op basis van een betere kennis van de feitelijke situatie.

5. Heropbouw na schadegeval

Een groot aantal indieners van bezwaren stelt zich vragen over de mogelijkheid om kantoren te herbouwen na een schadegeval dat een wettelijk gebouw (met vergunning) of wettelijk bezet (wijziging van bestemming voor 1975) kantoorgebouw vernietigde, dat zich bovendien in een perimeteer voor (verhoogde) bescherming van de huisvesting bevindt.

De GOC merkt op dat elke heropbouw een (stede-
bouwkundige) bouwvergunning vereist, zelfs voor

identique.

Le nouveau permis ne pourra être délivré qu'en fonction des plans existants et donc, sera refusé dans le cas visé.

En cas de sinistre, il n'existe aucun droit automatique à reconstruire le même immeuble.

Le propriétaire intéressé, n'aura, en cas de refus, que l'opportunité de réclamer éventuellement une indemnisation au responsable du sinistre.

L'hypothèse peut être envisagée dans le cadre d'un contrat d'assurance prévoyant l'indemnisation résultant du préjudice subi.

Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer d'avantage sur cette situation.

6. Glossaire:

-La CRD considère que les définitions proposées au glossaire du projet de PRD sont trop restrictives pour les activités économiques. Elle relève par ailleurs, comme de nombreux réclamants et des communes, les difficultés d'interprétation des prescriptions réglementaires concernant les activités économiques (par exemple, les "services de haute technologie" mentionnés dans les Zones d'Entreprises à Caractère Urbain et les Périmètre d'Industries Urbaines ne sont pas définis au glossaire).

-La CRD estime qu'il est essentiel de pouvoir continuer à accueillir des activités économiques de production ou de recherche innovantes en ne mettant pas d'obstacles réglementaires dissuasifs par rapport aux conditions offertes dans les autres régions.

- Le maintien et le développement d'entreprises dynamiques nécessite la préservation de lieux d'implantation à des coûts fonciers abordables.

- L'outil planologique en tant qu'instrument foncier ne peut résoudre que les problèmes situés aux extrêmes, c'est-à-dire, l'implantation des grands bureaux (zones d'activité administrative).

Afin de garantir un coût foncier accessible aux activités économiques, il y a lieu d'interdire de façon stricte l'implantation de grands immeubles administratifs en dehors des zones réservées à cet effet.

- La résolution des problèmes de détail ne peut s'envisager qu'au travers d'une politique foncière active des pouvoirs publics.

een identiek gebouw.

De nieuwe vergunning kan enkel worden uitgereikt in functie van de bestaande plannen en zal in hoger vermeld geval geweigerd worden.

Een schadegeval geeft niet automatisch recht op de heropbouw van hetzelfde gebouw.

De betrokken eigenaar kan bij weigering enkel aanspraak maken op een vergoeding vanwege de persoon die verantwoordelijk is voor het schadegeval. De hypothese kan worden overwogen in het kader van een verzekeringscontract dat de opgelopen schade vergoedt.

Het is niet de taak van de Commissie om zich verder uit te spreken over deze toestand.

6. Glossarium

-De GOC vindt dat de definities van het glossarium van het ontwerp van GOP voor de economische activiteiten te beperkend zijn. Ze toont trouwens - net als talrijke protesterende personen en gemeenten - de interpretatiemoeilijkheden aan van de verordenende voorschriften voor de economische activiteiten (zo zijn de "hoogtechnologische diensten", vermeld in het kader van de Bedrijfsgebieden met Stedelijk Karakter en de Perimeters voor Stedelijke Industrie niet gedefinieerd in het glossarium).

-De GOC vindt dat men economische productie- of vernieuwende onderzoeksactiviteiten moet blijven onthalen en geen afschrikkende verordenende hindernissen mag invoeren ten opzichte van de voorwaarden die de andere gewesten bieden.

- Het behoud en de uitbreiding van dynamische bedrijven vereist het behoud van de vestigingsgebieden tegen betaalbare grondprijzen.

- Het planologisch instrument als grondinstrument kan enkel de extreme problemen, dat wil zeggen de vestiging van grote kantoren, oplossen (administratiegebieden).

Om een betaalbare grondprijs voor de economische activiteiten te verzekeren, moet de vestiging van grote kantoorgebouwen buiten de hiertoe voorbehouden zones strikt verboden worden.

- De kleinschalige problemen kunnen enkel worden opgelost via een actief grondbeleid van de overheden.

De nombreux réclameurs (notamment la SDRB), font remarquer que l'évolution des modes de production et d'organisation des entreprises les amène à développer leurs locaux selon des besoins à peu près identiques pour les trois fonctions de production, d'entreposage et de gestion/commercialisation.

Les évolutions internes liées à la croissance ou la restructuration de l'entreprise amène souvent à redéfinir les besoins spatiaux. Il convient donc d'assurer une certaine souplesse pour permettre ces adaptations.

Dans la concurrence inter-villes, les métropoles qui occupent une position forte sont celles qui peuvent attirer des firmes à dimension multinationale capables de valoriser la recherche/développement réalisée par des PME innovatrices.

Il est souvent difficile pour ces firmes de dissocier les locaux de laboratoire, de siège de recherche et des bâtiments administratifs.

La CRD demande au Gouvernement de revoir le glossaire du projet de PRD en tenant compte de la distinction suivante entre les entreprises :

1. Entreprises administratives:

Entreprises occupant des bureaux dans des immeubles affectés exclusivement aux travaux administratifs d'une entreprise publique (à l'exclusion des petites activités administratives publiques de proximité) ou privée ressortant de secteurs tels que par exemple les banques, assurances, immobilier, énergie,...

2. Professions libérales et petites et moyennes entreprises de service

3. autres entreprises: toutes entreprises publique ou privée à l'exclusion de l'entreprise administrative.

La problématique des grandes entreprises industrielles et des éventuelles nuisances à l'environnement peut être réglée indépendamment de la planification spatiale par le permis d'environnement.

Par ailleurs, en ce qui concerne la fonction hôtelière, les apart-hôtels et les flat-hôtels doivent être compris dans la rubrique des

- Talrijke indieners van bezwaren (o.a. de GOMB) merken op dat de evolutie van de produktie- en de organisatiemodi van de ondernemingen hen ertoe aanzet hun lokalen te ontwikkelen in functie van ongeveer identieke behoeften van produktie, opslag en beheer/commercialisering.

De interne evolutie in verband met de groei of de herstructurering van de onderneming leidt vaak tot een nieuwe definitie van de ruimtelijke vereisten. Deze aanpassingen vragen een zekere soepelheid die moet worden verzekerd.

In de concurrentiestrijd tussen de steden zijn de grootsteden met een sterke positie, deze die bedrijven met een multinationale dimensie kunnen aantrekken, die in staat zijn het onderzoek/de ontwikkeling van vernieuwende KMO's te waarderen.

Het is vaak moeilijk voor deze ondernemingen om de lokalen van het laboratorium, de onderzoekszetel en de administratieve gebouwen te scheiden.

De GOC vraagt de Regering om het glossarium van het ontwerp van GOP te herzien, rekening houdend met het volgend onderscheid tussen de ondernemingen :

1. Administratieve ondernemingen :

Ondernemingen die kantoren bekleden in gebouwen die exclusief zijn voorbehouden aan de administratieve werkzaamheden van een openbare (met uitzondering van kleine administratieve openbare buurtactiviteiten) of privé-onderneming die ressorteren onder sectoren als banken, verzekeringen, onroerende goederen, energie,...

2. Vrije beroepen en kleine en middelgrote dienstverlenende ondernemingen.

3. Andere ondernemingen : elke openbare of privé-onderneming, met uitzondering van de administratieve onderneming.

Het probleem van de grote industriële ondernemingen en de eventuele hinder voor het milieu kunnen los van de ruimtelijke planning geregeld worden via milieuvergunningen.

Voor de hotelfuncties moeten de aparthotels en de flathotels worden opgenomen in de rubriek hotelinstellingen en niet in de rubriek huisvesting.

établissements hôteliers et non dans celle du logement.

7. Prescriptions réglementaires

Les prescriptions réglementaires devraient être adaptées selon les principes suivants:

1. Les grands bureaux (entreprises administratives) se localiseraient uniquement dans les zones d'activité administrative, les périmètres administratifs métropolitains et les PIR.
2. Les autres entreprises et les PME de services et professions libérales pourraient s'implanter dans les zones d'habitation et les zones mixtes en respectant les quotas de P/S 0,1 et 0,2 selon les principes défendus par la CRD sur la question du seuil 0,1 et de la suppression des clauses restrictives de surface (100M²).
3. Le quota de 0,5 minimum pour la fonction logement dans les zones mixtes doit pouvoir être revu en considérant comme base de calcul pour la superficie au sol, l'îlot et les îlots adjacents, de façon à réaliser une mixité fonctionnelle, non pas au niveau de l'îlot mais d'un ensemble d'îlots.

Le dépassement de ce quota doit pouvoir être autorisé par voie de PPAS.
4. Dans les zones d'entreprises à caractère urbain, les professions libérales et PME de service sont autorisées (à l'exclusion des grands bureaux) à condition qu'ils soient complémentaires aux activités installées dans la zone. Les caractéristiques urbanistiques et architecturales des constructions et installations des entreprises doivent assurer l'habitabilité de la zone.
5. Les commerces en zones d'entreprises à caractère urbain se limitent à des surfaces inférieures à 1500 M², sans possibilité de dérogation par voie de PPAS (moratoire sur le développement de nouveaux grands centres commerciaux).
6. La CRD considère qu'il faut exclure des zones d'entreprises à caractère urbain et des périmètres d'industrie urbaine les grands

7. verordenende voorschriften

De verordenende voorschriften moeten worden aangepast volgens volgende principes :

1. De grote kantoren (administratieve ondernemingen) zouden zich uitsluitend in de zones met administratieve activiteiten, de grootstedelijke administratieve perimeters en de PGB's bevinden.
2. De andere ondernemingen, de dienstverlenende KMO's en de vrije beroepen mogen zich in woonzones en gemengde zones vestigen, waar ze de quota van de V/T 0,1 en 0,2 naleven, conform de principes die de GOC verdedigt over de grens van 0,1 en de verwijdering van clausules die de oppervlakte beperken (100 m²).
3. Het quotum van minimum 0,5 voor de woonfunctie in de gemengde zones moet herzien worden met het huizenblok en de omliggende huizenblokken als basis voor de berekening van de bodemoppervlakte, teneinde een functionele gemengdheid te verkrijgen, niet voor één huizenblok maar voor een geheel van huizenblokken.

De overschrijding van dit quotum kan worden toegelaten via BBP.
4. In de bedrijfsgebieden met stedelijk karakter worden vrije beroepen en dienstverlenende ondernemingen toegelaten (met uitzondering van grote kantoren) op voorwaarde dat ze een aanvulling zijn op de activiteiten die in de zone gevestigd zijn. De stedenbouwkundige en architecturale kenmerken van de gebouwen en de installaties van de ondernemingen moeten de bewoonbaarheid van de zone verzekeren.
5. Winkels in de bedrijfsgebieden met stedelijk karakter beperken zich tot oppervlakten van minder dan 1.500 m², zonder mogelijke afwijking via BBP (stop op de ontwikkeling van grote handelscentra).
6. De GOC vindt dat de bestaande handelscentra uit de bedrijfsgebieden met stedelijk karakter en de perimeters voor

ensembles commerciaux existants qui doivent pouvoir se maintenir et se transformer dans le cadre d'une nouvelle "zone d'activités commerciales" à créer au plan des affectations.

7. Les périmètres d'industrie urbaines sont affectés aux entreprises et grandes infrastructures publiques, à l'exclusion des grands bureaux (entreprises administratives) et des grandes surfaces commerciales. Les professions libérales et PME de service peuvent également s'y implanter à condition qu'elles soient liées aux activités de la zone. En fonction des activités prévues, il y a lieu de garantir des zones tampons pour protéger les habitations voisines.

8. Périmètres d'activités portuaire et de transport:

La CRD a relevé que les opinions et avis exprimés dans l'enquête publique sont partagés en ce qui concerne l'utilité de la distinction entre périmètre d'activité portuaire et de transport et le périmètre d'industrie urbaine.

Ceux qui défendent cette distinction estiment nécessaire de protéger les possibilités d'implantation des activités de dépôt et de transport qui seraient éjectées en cas de concurrence avec d'autres activités économiques, dans le cadre des objectifs généraux en matière de déplacement (renforcement de l'usage du canal pour les pondéreux).

D'autres estiment que cette distinction condamne les potentialités de développement de la zone du canal, comme zone technopolitaine, étant donné l'image environnementale négative générée par les activités de dépôt et de transport.

En conséquence:

Compte tenu de la vocation propre à la partie Nord du Canal comme port de Bruxelles et à son utilisation pour le transport des pondéreux (accessibilité de cette partie du canal par les bateaux de grand gabarit), compte tenu des potentialités du site du à sa proximité avec Zaventem et à la nécessité de préserver des potentialités d'accueil pour les entreprises de haute technologie,

la CRD considère que les potentialités portuaires doivent subsister le long du canal et que la définition

stedelijke industrie moeten gehouden worden en dat deze zich moeten kunnen handhaven en aanpassen in het kader van een nieuwe "zone van handelsactiviteiten" die in het bestemmingsplan moet worden gecreëerd.

7. De perimeters voor stedelijke industrie worden bestemd voor ondernemingen en grote openbare infrastructures, met uitzondering van de grote kantoren (administratieve ondernemingen) en grote handelscentra. De vrije beroepen en KMO's mogen zich hier ook vestigen op voorwaarde dat ze verbonden zijn met de activiteiten van de zone. In functie van de voorziene activiteiten, moeten bufferzones worden voorzien ter bescherming van de naburige woningen.

8. Perimeters voor haven- en vervoeractiviteiten :

De GOC toonde aan dat de meningen en adviezen in het openbaar onderzoek verdeeld zijn over het nut om een onderscheid te maken tussen een perimeter voor haven- en vervoeractiviteiten en een perimeter voor stedelijke industrie.

De voorstanders van dit onderscheid vinden dit nodig ter bescherming van de vestigingsmogelijkheden van de opslag- en vervoeractiviteiten die zullen verdwijnen bij concurrentie met andere economische activiteiten in het kader van de algemene doelstellingen inzake verplaatsing (verhoogd gebruik van het kanaal voor massagoederen).

Anderen vinden dat dit onderscheid de potentiële ontwikkelingskansen van de kanaalzone, als technopoolzone, verhindert, gezien het negatief milieubeeld dat de opslag- en vervoeractiviteiten oproepen.

Daarom :

Rekening houdend met de roeping van het Noordelijk deel van het Kanaal als haven van Brussel en zijn gebruik voor het vervoer van massagoederen (toegankelijkheid van dit deel van het kanaal voor grote schepen), rekening houdend met de mogelijkheden van de site dankzij de nabijheid van Zaventem en de noodzaak om onthaalmogelijkheden voor hoogtechnologische ondernemingen te behouden,

vindt de GOC dat de havenmogelijkheden moeten blijven bestaan langs het kanaal en dat de hoger in het

de l'entreprise proposée plus haut dans le glossaire ne suffit pas toujours à garantir cette spécificité. Elle considère que les différentes parties du canal doivent dès lors recevoir un traitement différencié, soit en zone d'entreprises essentiellement au Sud de la zone accessible par les bateaux de plus gros tonnage, soit en zone d'entreprises couverte par un PIR spécifique pour la partie Nord de la zone portuaire (au-delà du Pont Van Praet).

Le PIR devra veiller à garantir une valorisation maximale de l'espace utilisé dans le respect de l'utilisation privilégiée de la voie d'eau et du rail desservant la zone.

Cela n'exclut pas que certaines entreprises en liaison avec ces moyens de transport, puissent comprendre des surfaces de laboratoire.

Ces propositions de la CRD constituent la réponse aux réclamations qui font état de propositions d'affectation ou de développement de quartiers situés dans la zone du canal.

9. Les autres dispositions prévues pour les zones du Plan de secteur et les périmètres du PRD resteraient d'application pour autant qu'elles soient compatibles avec les modifications proposées, (par exemple, implantations des commerces en zone d'habitation du périmètre de développement du logement,...), la mission de la CRD n'étant pas de réécrire un cahier complet de prescriptions.

8. Affinement de zonage.

Certains affinements du zonage devront être réglés lors de l'élaboration du projet de PRAS. Le PRD devra habiliter le PRAS à rectifier les limites de zones en fonction de l'étude approfondie de la situation existante.

D'autre part il reste possible de préciser les affectations au sein d'une zone par voie de PPAS.

XII Réponses à des réclamations ne trouvant pas de réponse complète dans l'avis général

1. Zones du plan de secteur couvertes par un autre périmètre au projet de PRD

De nombreux réclamants font état de leurs craintes quant au maintien de l'affectation de leur bien ou à la modification de l'affectation de leur parcelle suite à la superposition du projet de PRD au plan de secteur.

glossarium voorgestelde definitie van onderneming niet steeds volstaat om deze eigenheid te waarborgen. Ze vindt dat de verschillende delen van het kanaal daarom een onderscheiden behandeling moeten ondergaan, hetzij in bedrijfsgebieden voornamelijk in het Zuiden van het gebied dat beschikbaar is voor de grootste schepen, hetzij in bedrijfsgebieden, binnen een specifieke PGB voor het Noordelijk deel van de havenzone.

De PGB moet toezien op de optimalisatie van de gebruikte ruimte, met respect voor het bevoorrecht gebruik van de waterweg en de spoorwegen die dit gebied bedienen.

Wat niet verhindert dat bepaalde ondernemingen die verbonden zijn met deze vervoermiddelen, laboratoria kunnen omvatten.

Deze voorstellen van de GOC vormen het antwoord op de bezwaren die voorstellen formuleren voor de bestemming of de ontwikkeling van de wijken in de kanaalzone.

9. De andere beschikkingen, voorzien in het Gewestplan en de perimeters van het GOP zouden blijven gelden voor zover ze compatibel zijn met de voorgestelde wijzigingen (zoals de vestiging van winkels in de woonzone van de perimeter voor ontwikkeling van de huisvesting,...). Het is immers niet de taak van de GOC om een volledig boek voorschriften volledig te herschrijven.

8. Verfijning van zones

Sommige verfijningen van de zonering moeten worden geregeld bij de uitwerking van het ontwerp-GBP. Het GewOP moet het GBP in staat stellen om de grenzen van zones te wijzigen in functie van een grondige studie van de bestaande situatie.

Anderzijds, blijft het mogelijk om de bestemmingen binnen een zone te preciseren door middel van een BBP.

XII. Antwoord op de bezwaren die niet volledig worden behandeld door het algemeen advies

1. Gebieden van het gewestplan, binnen een andere perimeter in het ontwerp van GewOP

Talrijke bezwaren geven uiting aan de angst voor het behoud van de bestemming van een goed of de wijziging van de bestemming van een perceel ten gevolge van de superpositie van het ontwerp van

Pour autant que les dispositions du fascicule "Mise en Oeuvre" qui explicitent la méthode retenue pour déterminer la conformité entre la norme du Plan de secteur et celle du projet de plan régional de développement acquièrent un caractère réglementaire et soient intégrées aux prescriptions réglementaires du PRD, un certain nombre de réclamations se trouvent sans objet.

Il en est ainsi entre autre pour les zones suivantes, les plus souvent citées par les réclamants:

- les zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public;
- les zones à programme minimum;
- les zones administratives;

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la CRD a préféré se référer à la carte "écrasée" pour connaître avec certitude l'affectation des parcelles mises en cause.

- Les demandes de changement d'affectation spécifiques de certaines parcelles ou zones sont des points qui devront être traités dans le cadre du projet de plan régional d'affectation du sol. A cet effet, la CRD demande que le projet de PRAS étudie particulièrement l'extension des zones mixtes à certains noyaux commerciaux ou d'ancienne urbanisation.

2. Modification des périmètres d'activité portuaire et de transport et d'industries urbaines.

A. Réclamations à caractère général

Plusieurs réclamants craignent de ne pouvoir se maintenir là où ils sont implantés, ou de ne pouvoir s'étendre à l'avenir parce que leur bien est situé en périmètre de protection du logement. Il demandent le changement en périmètre d'industries urbaines.

D'autres se plaignent de l'interdiction de l'implantation de dépôts en périmètre d'industries urbaines.

La CRD a défini plusieurs propositions qui rencontrent ces observations:

- une redéfinition du périmètre d'activité portuaire et de transport qui est désormais

GOP op het gewestplan.

Voor zover de bepalingen van de handleiding "Invoer", die de methode beschrijft om de conformiteit tussen de norm van het Gewestplan en deze van het ontwerp van het gewestelijk ontwikkelingsplan te bepalen, een verordenend karakter krijgen en in de verordenende voorschriften van het GOP worden opgenomen, zijn een aantal bezwaren zonder voorwerp.

Dit geldt onder andere voor volgende gebieden die vaak worden aangehaald door de indieners van bezwaren:

- gebieden voor uitrusting van collectief belang of van openbare diensten;
- gebieden met minimumprogramma;
- administratiegebieden.

Dat is trouwens de reden waarom de GOC liever afging op de "doorkijkaart" om de bestemming van de betrokken percelen met zekerheid te kennen.

- De verzoeken tot wijziging van specifieke bestemmingen van bepaalde percelen of gebieden zijn punten die in het kader van een ontwerp van GBP moeten worden besproken. Daarom vraagt de GOC dat het ontwerp van GBP de uitbreiding van de gemengde gebieden tot bepaalde handelskernen of oude stadsdelen grondig onderzoekt.

2. Wijziging van de perimeters voor haven- en vervoersactiviteiten en voor de stedelijke industrie.

A. Bezwaren van algemene aard

Verschillende indieners van bezwaren vrezen dat ze niet zullen kunnen blijven waar ze zijn gevestigd of in de toekomst niet zullen kunnen uitbreiden omdat hun goed zich in een perimenter voor bescherming van de huisvesting bevindt.

Ze vragen de wijziging ervan in een perimenter voor stedelijke industrie.

Anderen klagen over het verbod van de vestiging van opslagplaatsen in perimeters voor stedelijke industrie.

De GOC definieerde verschillende voorstellen die tegemoetkomen aan deze opmerkingen :

- het herdefiniëren van de perimenter voor haven- en vervoersactiviteiten die actueel

considéré comme périmètre industriel au même titre que le périmètre d'industries urbaines;

- la définition d'un PIR pour la partie nord de la zone portuaire, qui redéfinit les entreprises aptes à s'y implanter;
- une redéfinition des entreprises admettant, dans les périmètres industriels, l'implantation de bureaux non exclusivement administratifs;
- la clause de sauvegarde permettant aux entreprises existantes dont l'affectation est contraire aux prescriptions de la zone, de se maintenir in situ et d'étendre leurs activités dans les limites définies au plan.

Les réclamations relatives aux périmètres d'activité portuaire et de transport ou d'industries urbaines sont susceptibles d'être rencontrées par les 4 propositions énoncées ci-dessus.

B. Modification du périmètre d'industries urbaine : réponse aux réclamations spécifiques.

Face à certaines demandes spécifiques d'inscriptions de terrains en périmètre d'industries urbaine, La CRD émet l'avis suivant:

- terrain dit du "Vogelenzang": ce terrain situé en zone de réserve est couvert par un périmètre de protection du logement qui ne lui confère pas d'affectation. La CRD propose de l'affecter en périmètre d'industries urbaines au sens du nouveau glossaire.
- rue des Betteraves, rond-point du Meylemeersch: ces terrains situés en zone rurale d'intérêt touristique du plan de secteur devraient recevoir des affectations mixtes à dominante logement dans le cadre d'un schéma directeur couvrant le futur PIR proposé par la CRD et en relation avec le campus universitaire Erasme.
- site Carcoke : la CRD a intégré ce site dans le PIR couvrant la zone portuaire au-delà du Pont Van Praet qui doit garantir l'implantation privilégiée d'entreprises utilisant la voie d'eau.

wordt gezien als een industriële perimenter, net als de perimenter voor stedelijke industrie;

- de definitie van een PGB voor het Noordelijk deel van de havenzone dat bepaalt welke ondernemingen er zich mogen vestigen;
- het herdefiniëren van de ondernemingen met de mogelijkheid om in de industriële perimeters kantoren te vestigen, die niet louter administratief zijn;
- de behoudsclausule die de bestaande ondernemingen, waarvan de bestemming in strijd is met de voorschriften van het gebied, toelaat in situ te blijven en hun activiteiten uit te breiden binnen de grenzen die het plan bepaalt.

Aan de bezwaren betreffende de haven- en vervoersactiviteiten of de stedelijke industrieën wordt vaak tegemoet gekomen door de vier bovenvermelde voorstellen.

B. Wijziging van de perimenter voor stedelijke industrie: antwoord op specifieke bezwaren :

Met het oog op bepaalde specifieke verzoeken om terreinen in een perimenter voor stedelijke industrie in te schrijven, formuleert de GOC volgend advies :

- het terrein van de "Vogelenzang" : dit terrein in reservegebied wordt gedekt door een perimenter voor de bescherming van de huisvesting die het geen bestemming geeft. De GOC stelt voor om het in een perimenter voor stedelijke industrie karakter onder te brengen zoals die werd bepaald in het nieuw glossarium;
- Bietenstraat, rond punt van Mijlenmeers : deze terreinen in landelijk gebied met toeristische waarde van het gewestplan moeten gemengde bestemmingen krijgen met overheersend huisvesting in het kader van een richtschema voor de toekomstige PGB die wordt voorgesteld door de GOC in verband houdt met de universitaire campus van Erasmus.
- site Carcoke : de GOC integreerde deze site in een PGB dat de havenzone vanaf de Van Praetbrug dekt en dat de bevoorrechte vestiging moet verzekeren van ondernemingen die gebruik maken van de waterweg.

- Ilot situé route de Lennik, rue des Trèfles, Chaussée de Mons, ligne de chemin de fer: ce site est couvert par un périmètre d'industries urbaines. Des réclamants demandent de le considérer comme zone de logement. La CRD considère que l'affectation proposée au projet de PRD doit être maintenue. Le lieu n'est pas adapté au logement compte tenu de la proximité du chemin de fer et du ring.

- sites de la SDRB :
La SDRB demande que l'ensemble de ses terrains soient mis en périmètre d'industries urbaines. Les propositions de la CRD pour la zone du canal rencontrent cette demande puisqu'elle propose que les terrains situés dans la partie sud de cette zone soient tous affectés en périmètre d'industries urbaines.

Pour le site voisin du CERIA, la CRD propose de l'inclure dans un PIR "Erasmus" et de lui donner une affectation d'entreprise.

D'autres terrains de la SDRB sont repris dans les zones d'entreprises à caractère urbain du Plan de secteur. Les modifications au glossaire proposées par la CRD sont de nature à rencontrer la demande de la SDRB. Enfin, les sites de très petite dimension (ilot Ransbeek et ilot Gruson) ne relèvent pas de l'échelle du PRD. Un affinement du zonage pourra être envisagé lors de l'élaboration du projet de PRAS.

3. Modification du périmètre administratif : réponse aux réclamations spécifiques.

A. Aspects généraux:

De nombreux réclamants font état de leur crainte de ne plus pouvoir étendre leur superficie de bureaux ou affecter leur bien à une fonction administrative en cas de reconstruction. Ils demandent en conséquence une modification du zonage réglementaire et la mise en zone d'activités administratives de leur parcelle.

Face aux restrictions prescrites par le projet de PRD en matière d'implantation de bureaux dans les périmètres de protection et de protection accrue du logement, de nombreux propriétaires réclament en

- Bouwblok aan de Lenniksebaan, Klaverstraat, Bergensesteenweg, spoorweglijn :
deze werd ondergebracht in een perimeter voor stedelijke industrie en de indieners van bezwaren vragen deze site te beschouwen als huisvestingsgebied. De GOC vindt dat de bestemming van het ontwerp van GOP moet worden behouden, de plaats is helemaal niet geschikt voor huisvesting, omwille van de nabijheid van de spoorweg en de ring.

- sites van de GOMB :
De GOMB vraagt dat al haar terreinen zouden opgenomen worden in een perimeter voor stedelijke industrie. De voorstellen van de GOC voor de kanaalzone komen tegemoet aan deze vraag aangezien zij voorstelt dat alle terreinen gelegen in het zuidelijk gedeelte van deze zone zouden opgenomen worden in een perimeter voor stedelijke industrie.
Voor de naburige site van het COOVI, stelt de GOC voor deze op te nemen in een PGB "Erasmus" en haar een bedrijfsbestemming te geven.
Andere terreinen van de GOMB zijn opgenomen in de bedrijfsgebieden met stedelijk karakter van het Gewestplan. De wijzigingen aan het glossarium voorgesteld door de GOC komen tegemoet aan de vraag van de GOMB. De sites met zeer kleine oppervlakte tenslotte (bouwblokken van de Ransbeek- en de Grusonstraat) komen niet in aanmerking wegens de schaal van het GeWOP. Een verfijning van de zonering kan uitgevoerd worden wanneer het GBP wordt opgesteld.

3. Wijziging van de administratieve perimeter : antwoord op specifieke bezwaren.

A. Algemeen :

Talrijke indieners van bezwaren maken gewag van de angst dat ze hun kantooroppervlakte niet meer zullen kunnen uitbreiden of hun goed bij heropbouw geen administratieve bestemming meer zullen kunnen geven. Ze vragen daarom een wijziging van de verordenende zonering en het onderbrengen van hun perceel in een administratiegebied.

Gezien de beperkingen die het ontwerp van GOP voorschrijft inzake de vestiging van kantoren in de perimeters voor bescherming en verhoogde bescherming van de huisvesting, eisen talrijke

outre un assouplissement des prescriptions du plan, notamment le retrait du quota maximum de 100M² de bureaux par immeuble et de la condition de résidence.

Ces réclamations ont été cartographiées.
Plusieurs constats en découlent:

- la plupart des réclamations sont dispersées dans l'ensemble de la région bruxelloise. La CRD considère que ces demandes individualisées ne peuvent être rencontrées: l'objet d'un plan d'affectation étant par essence de définir des prescriptions relatives à des zones différenciées. Il est donc impossible de prévoir des conditions particulières au niveau des parcelles, la différenciation devant s'opérer au niveau minimum des îlots.

Certaines concentrations de réclamations se dessinent, principalement aux abords des zones administratives existantes et méritent un examen plus approfondi d'autant que les réclamants demandent une révision éventuelle du zonage.

En réponse à ces réclamations, la CRD avance trois propositions:

- pour les cas individuels "éclatés", la CRD s'est prononcée sur un allègement des prescriptions réglementaires et sur la possibilité de déroger au P/S 0,1 et 0,2 par voie de PPAS sous certaines conditions. Ces propositions rencontrent de nombreuses réclamations et offrent dans bon nombre de cas une solution qui permet dans certaines conditions le maintien des affectations acquises.

Pour les réclamations relatives aux problèmes d'extension ou de restructuration d'entreprises, les propositions de la CRD en matière de glossaire sont de nature à répondre aux inquiétudes formulées puisque les restrictions aux "bureaux" ne concernent plus que les entreprises administratives (sauf dans les zones mixtes et les zones d'habitation).

D'autre part, la CRD a proposé la réinscription d'une clause de sauvegarde permettant le maintien et le développement limité des affectations existantes non conformes.

Pour les réclamations groupées ou situées

eigenaars onder meer een versoepeling van de voorschriften van het plan, meer bepaald de afschaffing van het maximum quotum van 100 m² kantoren per gebouw en van de verblijfvoorwaarde.

Deze bezwaren werden in kaart gebracht.

We kunnen er verschillende vaststellingen uit afleiden :

- de meeste indieners van bezwaren zijn verspreid over het Brussels Gewest. De GOC vindt dat men niet kan voldoen aan deze individuele verzoeken : het doel van een bestemmingsplan is in de eerste plaats het definiëren van voorschriften voor onderscheiden gebieden. Omdat het onderscheid gemaakt wordt op het niveau van de huizenblokken, is het bijgevolg onmogelijk om bijzondere voorwaarden voor de percelen te voorzien.

Er tekenen zich groepen bezwaren af, namelijk betreffende de directe omgeving van de bestaande administratiegebieden, die een diepgaand onderzoek verdienen temeer daar de indieners van bezwaren een eventuele herziening van de zonering vragen.

De GOC formuleert drie voorstellen in antwoord op deze bezwaren:

- voor de "opgesplitste" individuele gevallen sprak de GOC zich uit voor de verlichting van de verordenende voorschriften en voor de mogelijkheid om via BBP onder bepaalde voorwaarden af te wijken van de V/T 0,1 en 0,2. Deze voorstellen voldoen aan talrijke bezwaren en bieden in vele gevallen een oplossing waarmee de verworven bestemmingen onder bepaalde voorwaarden kunnen worden behouden.

- Voor de bezwaren betreffende de uitbreidings- of herstructureringsproblemen van de ondernemingen geven de voorstellen van de GOC inzake het glossarium een antwoord vermits de beperkingen voor de "kantoren" niet langer betrekking hebben op de administratieve ondernemingen (behalve in de gemengde gebieden en de woongebieden).

Anderzijds stelde de GOC voor om een behoudsclausule op te nemen die het behoud en de beperkte ontwikkeling van niet-conforme, bestaande bestemmingen toelaat.

- Het is bij gebrek aan een bestaande

aux abords de la zone administrative, il semble difficile de proposer des modifications du zonage en l'absence d'une situation existante de fait et de droit.

Il est en effet indispensable de pouvoir apprécier ces réclamations individuelles dans le cadre plus global du quartier considéré afin de pouvoir porter un jugement, en connaissance de cause, notamment sur la question du maintien des mixités fonctionnelles.

L'absence de situation existante de fait et de droit pourrait le cas échéant, conduire la CRD à adopter des positions qui pourraient se révéler discriminatoires.

La CRD considère donc que le cadre approprié pour l'examen de ces réclamations est le projet de PRAS.

Il convient donc que le PRD habilite expressément le PRAS à modifier localement les zones ou les périmètres d'affectation en fonction notamment d'une appréciation basée sur l'évolution de la situation existante de fait et de droit.

D'autre part, la CRD n'est pas favorable à une extension inconsiderée des zones administratives, d'autant qu'elle propose la création de "FIR de réserve".

B. Remarques particulières:

Certaines demandes concernent des biens situés en zones d'activités administratives du plan de secteur et en périmètre de protection ou de protection accrue du logement au projet de PRD. Les réclamants n'ont pas compris que le PRD ne modifie pas la zone administrative du plan de secteur.

D'autres demandent concernent des entreprises établies dans des zones d'entreprises à caractère urbain, recouvertes par des périmètres de protection ou de protection accrue du logement, ou des périmètres d'industries urbaines, qui craignent de ne pouvoir étendre leurs activités administratives. Les modifications au glossaire proposées par la CRD permettent de rencontrer ces réclamations puisque les entreprises au sens large seraient admises dans les ZECU et dans les périmètres d'industries urbaines.

Les cas particuliers énoncés ci-après ont été examinés à la lumière des principes généraux énoncés plus haut. Leur situation particulière nécessite cependant

feitelijke toestand en rechtstoestand moeilijk om zonewijzigingen voor te stellen voor de gegroepede bezwaren of deze betreffende de omgeving van de administratiegebieden.

Het moet immers mogelijk zijn om deze individuele bezwaren te bestuderen in het globaal kader van de betrokken wijk om zich met kennis van zaken te kunnen uitspreken over het behoud van de functionele gemengdheid.

De afwezigheid van een bestaande feitelijke toestand en een rechtstoestand zou ertoe kunnen leiden dat de GOC standpunten inneemt die later discriminerend blijken te zijn.

De GOC vindt het ontwerp van GBP daarom het ideaal kader om deze bezwaren te onderzoeken.

Wat betekent dat het GOP de GBP uitdrukkelijk bevoegd moet verklaren om bestemmingsgebieden of perimeters lokaal te wijzigen in functie van een beoordeling op basis van de evolutie van de bestaande feitelijke toestand en een rechtstoestand.

Anderzijds is de GOC geen voorstander van een onbezonnen uitbreiding van de administratiegebieden, temeer daar ze de creatie van "reserve-PGB's" voorstelt.

B. Specifieke opmerkingen :

Bepaalde verzoeken hebben betrekking op goederen in de administratiegebieden van het gewestplan en in de perimeter voor bescherming of verhoogde bescherming van de huisvesting in het ontwerp van GOP. De indieners van bezwaren hebben niet begrepen dat het GOP het administratiegebied van het gewestplan niet wijzigt.

Andere verzoeken hebben betrekking op de ondernemingen in bedrijfsgebieden met stedelijk karakter, gedekt door een perimeter voor bescherming of verhoogde bescherming van de huisvesting, of door perimeters voor stedelijke industrie en drukken de vrees uit dat de administratieve activiteiten niet zullen kunnen worden uitgebreid. De wijzigingen aan het glossarium die de GOC voorstelt, komen tegemoet aan deze bezwaren vermits de ondernemingen in de brede zin van het woord zouden worden toegelaten in de bedrijfsgebieden met stedelijk karakter en de perimeters voor stedelijke industrie.

De verder besproken gevallen werden onderzocht in het licht van hoger vermelde algemene principes. Hun bijzondere situatie vereist evenwel een meer

une réponse plus détaillée de la part de la CRD.

- 37 rue des Deux Eglises:
Ce bien, situé dans la zone administrative du Plan de secteur est affecté au logement par voie de PPAS.
Le réclamant souhaite voir son bien affecté au bureau et a introduit un recours au conseil d'Etat contre le PPAS en vigueur.
La CRD considère qu'il n'est pas de son ressort de se prononcer en l'attente d'une décision judiciaire.

- Terrain situé à l'angle des rues Royales et Brialmont: site du Gesu:
Ce site est situé en zone d'habitation au plan de secteur et en périmètre de protection accrue du logement au projet de PRD. La CRD considère qu'une valorisation de ces terrains pourrait y permettre le développement de programmes mixtes dans les limites qu'elle a définies plus haut (PPAS dérogatoire respectant certaines conditions quant aux surfaces de logement à y maintenir), soit garantir au minimum 50% de logement sur le total des affectations pouvant comprendre outre du logement, du commerce, des activités culturelles, des services et des bureaux.

- Quartier Schuman/Léopold (rues Joseph II, Stévin, Taciturne, Pascale, Toulouse, chaussée d'Etterbeek, ...):
la CRD considère que ce quartier doit faire l'objet d'un PIR qui permette d'y développer un projet mixte. Il est délicat, en l'absence de vue d'ensemble, de favoriser l'une ou l'autre demande particulière. La discussion sur le contenu du PIR et la précision des différentes affectations pourront se réaliser soit au travers des travaux préparatoires au PRAS soit via l'élaboration des PPAS.
Le PIR européen devra également étudier le traitement adéquat des espaces verts de la zone (îlot Loi/Etterbeek/Joseph II/Taciturne).
La CRD propose également l'établissement d'un contrat de quartier sur la zone Stévin/Joseph II.

- Anciennes presses socialistes, rue Saint-Laurent, rue des Sables:
les bâtiments ont été conçus comme ateliers. Le plan de secteur situe ces biens en zone mixte d'habitation et d'entreprises.
La CRD a considéré dans son avis portant

gedetailleerd antwoord van de GOC.

- Tweekerkenstraat 37 :
Dit goed, gelegen in het administratiegebied van het gewestplan, is via BBP bestemd voor huisvesting.
De indiener van het bezwaar wil zijn goed een kantoorbestemming geven en tekende beroep aan bij de Raad van State tegen het geldende BBP.
De GOC vindt dat het niet haar taak is om zich uit te spreken in afwachting van een gerechtelijke beslissing.

- Terrein gelegen op de hoek van de Konings- en de Brialmontstraat : site van Gesu :
Deze site bevindt zich in de woonzone van het gewestplan en in de periméter voor verhoogde bescherming van de huisvesting van het ontwerp van GOP. De GOC denkt dat een waardering van deze terreinen de ontwikkeling van gemengde programma's zou toelaten, binnen de grenzen die ze hoger bepaalde (afwijkend BBP met naleving van bepaalde voorwaarden betreffende de vereiste huisvestingsoppervlakte), wat overeenstemt met een behoud van minimum 50% huisvesting op het totaal van de bestemmingen die naast huisvesting ook winkels, culturele activiteiten, dienstverlening en kantoren kunnen omvatten.

- Schuman/Leopoldwijk (Jozef II-, Stevin-, Willem de Zwijger-, Pascale-, Toulousestraat, Etterbeeksesteenweg,...) : de GOC vindt dat deze wijk het onderwerp moet vormen van een PGB dat de ontwikkeling van een gemengd ontwerp toelaat. Het is moeilijk om het een of het ander bijzonder verzoek te bevoorrechten bij gebrek aan globale visie. De bespreking van de inhoud van het PGB en de verduidelijking van de verschillende bestemmingen kunnen worden uitgevoerd tijdens de voorbereiding van het BGP of via de uitwerking van BBP's.
Verder moet het Europees PGB de gepaste behandeling van de groene ruimten van het gebied (huizenblok Wetstraat/Willem de Zwijgerstraat) bestuderen. De GOC stelt verder de invoer voor van een wijkcontract voor het gebied Stevinstraat/Jozef II-straat.

- Gewezen socialistische pers, Sint-Laurentiusstraat, Zandstraat :
de gebouwen werden ontworpen als ateliers. Het gewestplan situeert deze goederen in een gemengd woon- en bedrijfsgebied.
De GOC stelt in haar advies betreffende het

sur le patrimoine qu'une réaffectation des immeubles industriels doit être favorisée, y compris à destination culturelle éventuelle.

Les prescriptions actuelles et les nouvelles propositions en matière de glossaire permettent le développement de projets tant d'entreprise que culturel.

La CRD ne peut accéder à la demande de classer ces immeubles en zone administrative.

- Ilot Belliard, chaussée d'Etterbeek, rue Froissart:

La CRD ne peut accéder à la demande d'affecter ces immeubles de logements inoccupés et abandonnés à des fonctions administratives.

Cet îlot est d'autre part compris dans le PIR européen proposé par la CRD, ce qui doit permettre d'envisager dans un cadre plus large des mixités de fonctions.

Zone d'entreprise à l'Est de Haren:

Le réclamant est opposé à l'affectation de son bien (site sur Haren et Machelen) en périmètre d'industrie urbaine, vu les restrictions imposées par le projet de PRD en matière de construction de bureaux dans ces zones.

Les modifications proposées par la CRD au glossaire ont justement pour objet de permettre l'installation d'entreprises (y compris les bureaux nécessaires) dans ces zones.

Le requérant proteste également contre le projet de création d'une voirie de liaison avec l'autoroute.

C. Certificats d'urbanisme et projets à l'étude:

a. Principes généraux:

Des réclamants font état de certificats d'urbanisme acquis avant la mise en vigueur du projet de PRD.

patrimonium dat de herbestemming van industriële gebouwen moet worden bevorderd, inclusief eventuele culturele bestemmingen. De actuele voorschriften en de nieuwe voorschriften inzake het glossarium staan de ontwikkeling toe van zowel bedrijfsprojecten als culturele projecten.

De GOC kan niet voldoen aan het verzoek om deze gebouwen in een administratiegebied onder te brengen.

- Bouwblok Belliardstraat, Etterbeeksesteenweg, Froissartstraat:

het verzoek om de leegstaande en verlaten gebouwen te bestemmen voor administratieve functies kan niet worden voldaan. Bovendien is dit bouwblok omvat in de PGB Europa die wordt voorgesteld door de GOC en die functiemenging moet mogelijk maken in een ruimer kader.

- Bedrijfsgebied in het oosten van Haren:

De indiener van het bezwaar verzet zich tegen de ligging van zijn goed (site te Haren en Machelen) in een perimeter voor stedelijke industrie, gezien de beperkingen die het project van GOP oplegt inzake de bouw van kantoren in deze zone.

De wijzigingen aan het glossarium die de GOC voorstelt, moeten juist de vestiging van ondernemingen (inclusief de vereiste kantoren) in deze gebieden toelaten.

De verzoeker protesteert eveneens tegen het project voor de creatie van een verbindingsweg met de autosnelweg.

De GOC onderschrijft deze opmerking omdat zij van oordeel is dat er geen overstapparking moet komen in de spoorwegdriehoek ten noorden van de GEN-stations van Haren, die te dicht bij Brussel gelegen zijn.

C. Stedebouwkundige attesten en projecten ter studie:

a. Algemene principes:

De indieners van bezwaren maken gewag van de stedebouwkundige attesten die verkregen werden

D'autres aimeraient voir leur projet ou leurs études aboutir malgré les nouvelles dispositions réglementaires qui s'y opposent.

La CRD estime ne pas pouvoir mettre en cause les prescriptions générales de certaines zones uniquement pour pouvoir faire aboutir des projets particuliers.

Elle a toutefois procédé à l'examen de certains dossiers, dans la mesure où ils concernent des projets d'une importance telle qu'ils ont un impact urbanistique important.

- Projet Champ de Mars, rue de Londres, rue du Trône:
le requérant proteste contre l'inscription des biens en protection accrue du logement, ce qui ne l'autorise à réaliser des immeubles de bureaux.

La CRD, considérant qu'aucun certificat d'urbanisme n'a été délivré, estime que l'importance du programme qui suppose notamment la modification des alignements de bâtisse et la création de nouvelles voiries, nécessite l'élaboration d'un PPAS pour préciser l'aménagement de ce site.

Ce PPAS pourrait rencontrer en partie la demande des requérants tout en respectant les conditions générales proposées par la CRD pour autoriser des affectations dérogatoires par voie de PPAS.

- Projet rue de la Poste, rue des Palais:
projet rue des Marais, rue des Sables:
les demandes visant la réalisation de projets combinant des bureaux et des logements peuvent être rencontrées par le biais de l'élaboration d'un PPAS qui garantirait une affectation d'au moins 50% des surfaces bâties au logement.
- Projet boulevard de Waterloo, rue du Pépin:
La CRD a pris en compte les éléments suivants:
 - un certificat d'urbanisme a été délivré après l'adoption par le Gouvernement du projet de PRD, autorisant la construction d'un hôtel de 250 chambres;
 - le projet remplace dans une certaine mesure des surfaces de bureaux par un hôtel;
 - le projet participe à la réurbanisation prioritaire du site désaffecté de la caserne Albert;
 - le programme d'un hôtel de grande classe convient à ce lieu particulièrement

vóór het ontwerp van GOP van kracht werd.

Anderen zouden hun ontwerp of studies graag verwezenlijkt zien ondanks de nieuwe verordenende bepalingen die zich ertegen verzetten.

De GOC vindt dat ze de algemene voorschriften van bepaalde gebieden niet in vraag kan stellen om enkele particuliere projecten te verwezenlijken.

Ze onderzocht evenwel enkele dossiers, in de mate waarin deze projecten zo belangrijk zijn dat ze een zekere stedenbouwkundig weerslag hebben.

- Project Marsveld, Londenstraat, Troonstraat :
de verzoeker protesteert tegen de inschrijving van de goederen in perimenter voor verhoogde bescherming van de huisvesting, wat hem niet langer toelaat om kantoorgebouwen op te trekken.

Uitgaande van het feit dat er geen stedenbouwkundig attest werd uitgereikt, vindt de GOC dat het belang van het programma dat de wijziging van de rooilijn van de gebouwen en de aanleg van nieuwe wegen veronderstelt, de uitwerking vereist van een BBP dat de bestemming van deze site bepaalt. Dit BBP zou het verzoek gedeeltelijk kunnen inwilligen met naleving van de algemene voorwaarden die de GOC bepaalt om afwijkende bestemmingen via BBP toe te laten.

- Project Poststraat, Paleizenstraat :
ontwerp Moerasstraat, Zandstraat :
de verzoeken om de verwezenlijking toe te laten van ontwerpen die kantoren en huisvesting combineren, kunnen worden voldaan via de uitwerking van een BBP dat borg staat voor de bestemming van 50% van de bebouwde oppervlakte als huisvesting.
- Project Waterloolaan, Kernstraat :
De GOC hield rekening met volgende elementen :
 - er werd een stedenbouwkundig attest uitgereikt na de goedkeuring van het ontwerp van GOP voor de bouw van een hotel met 250 kamers;
 - het project vervangt de kantooroppervlakten in bepaalde mate door een hotel;
 - het project maakt deel uit van de prioritaire verstedelijking van de verlaten site van de Albertkazerne;
 - een hotel met standing past perfect in deze prestigieuze site, gelegen in het

prestigieux situé dans la zone métropolitaine centrale.

En conséquence, la CRD demande au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour que le projet puisse être concrétisé, tout en rappelant qu'il y a lieu d'exiger une qualité urbanistique et architecturale particulière à cet endroit, et sans préjudice d'un éventuel moratoire hôtelier.

- Projet rue Gray, avenue de la Couronne:
en l'absence d'une situation existante de fait et de droit, la CRD ne peut vérifier la faisabilité du projet du point de vue du dépassement du seuil P/S 0,1.
Elle considère que le projet s'inscrit dans la logique de revitalisation du quartier et du désenclavement de la rue Gray.

En l'occurrence, elle demande au Gouvernement de permettre la réalisation du projet, le cas échéant par le biais d'un PPAS, ou d'une transformation de la zone en zone mixte.

- Projet Mérode/Van Volxem:
Un certificat d'urbanisme autorisant la construction d'un hôtel de 190 chambres a été délivré avant l'approbation du projet de PRD.
La CRD estime qu'il n'y a pas lieu de modifier l'affectation de la zone pour permettre la réalisation du projet compte tenu de l'offre déjà excédentaire de chambres d'hôtel dans la région.
D'autre part, la CRD a proposé une modification des prescriptions pour autoriser des hôtels d'une capacité de 80 chambres maximum dans les zones mixtes et zones d'habitation.
- Projet Château Charles-Albert:
le requérant demande la modification d'une zone d'espace vert pour y construire un immeuble de bureaux ce qui lui permettrait de rentabiliser les travaux de restauration du château.
La CRD estime souhaitable que le château et le site, classés, soient restaurés.
Elle prend acte du PPAS approuvé par la commune qui est conforme au plan de secteur et au projet de PRD et qui confirme l'espace vert.
La réclamation est donc rejetée.

centraal grootstedelijk gebied.

Daarom vraagt de GOC de Overheid om de vereiste maatregelen te treffen voor de verwezenlijking van het ontwerp, waarbij men een bijzondere stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit in deze site mag vereisen, onverminderd een eventuele hotelstop.

- Ontwerp Graystraat, Kroonlaan :
bij gebrek aan een bestaande feitelijke toestand en een rechtstoestand kan de GOC de haalbaarheid van dit ontwerp vanuit het standpunt van de overschrijding van de grens V/T 0,1 onmogelijk nagaan.
Ze gaat er dan ook van uit dat het ontwerp past in de logica van de heropleving van de wijk en van de ontsluiting van de Graystraat.

Daarom vraagt ze de Regering de verwezenlijking van dit ontwerp mogelijk te maken, zonodig via een BBP of via de wijziging van het gebied in gemengd gebied.

- Project Merode/Van Volxem :
Er werd een stedenbouwkundig attest uitgereikt dat de bouw toelaat van een hotel met 190 kamers vóór het ontwerp van GOP werd goedgekeurd.
De GOC vindt dat de bestemming van deze zone niet moet worden gewijzigd met het oog op de verwezenlijking van het ontwerp vermits het aanbod hotelkamers in het gewest reeds te groot is.
Anderzijds stelde de GOC de wijziging voor van de voorschriften om hotels met maximum 80 kamers toe te laten in de gemengde gebieden of de woongebieden.

- Ontwerp Karel-Albert Kasteel :
de verzoeker vraagt de wijziging van een gebied van groene ruimte voor de bouw van een kantoorgebouw waarmee hij de restauratiewerken van het kasteel zou kunnen rentabiliseren.
De GOC vindt de restauratie van het beschermd kasteel en de omgeving wenselijk.
Ze neemt nota van het BBP dat de gemeente goedgekeurde, dat overeenstemt met het gewestplan en het ontwerp van GOP en de groene ruimte bekrachtigt.
Het bezwaar wordt verworpen.

4. Demandes de construction en zones vertes ou non constructibles:

Lorsqu'il y a convergence entre le projet de PRD et le plan de secteur, la CRD considère qu'il ne faut pas mettre en question les affectations prévues pour les réserves foncières et les espaces verts.

C'est à la lumière de cette position de principe que la CRD a étudié les réponses aux réclamations particulières.

Pour les cas suivants, la CRD considère qu'il faut laisser au PRAS le soin de définir de manière plus détaillée les affectations en bordure de ces espaces verts et permettre par voie de PPAS des corrections mineures. Ceci concerne notamment la Drève de Dielegem et le site du Bempt

Dans les cas où les propriétaires demandent de pouvoir construire pour assurer l'entretien d'espace vert ou de monuments, il est impossible de traiter ces cas par le biais du PRD. Des solutions fines ne peuvent être envisagées que par le biais de PPAS accompagnés d'éventuelles conventions relatives aux charges d'entretien.

5. Les périmètres d'intérêt régional.

Généralités

La CRD demande que les prescriptions réglementaires prévoient que les PPAS à établir dans les PIR soient soumis obligatoirement pour avis à la CRD. Les PIR constituent en effet des éléments centraux du redéveloppement de Bruxelles, dont la CRD aurait à connaître.

La CRD dans son avis sur le projet de PRD a admis qu'une certaine souplesse était nécessaire dans les PIR pour autant qu'elle soit tenue au courant de la réalisation de ces PPAS.

PIR N° 1: ancien hôpital militaire

Des réclamants demandent le respect des prescriptions du plan de secteur sur ce site et s'opposent à la construction de 31.000 M² de bureaux. Ils demandent qu'y soit réalisé du logement unifamilial et que l'ensemble du quartier soit couvert par un périmètre de protection accrue du logement.

Compte tenu des permis déjà octroyés et du début de réalisation en cours; considérant, par ailleurs que la zone a programme minimum N°2 prévue au plan de secteur permet la réalisation du projet, la CRD s'interroge sur l'intérêt

4. Bouwaanvragen in groene of onbebouwbare zones

Wanneer het ontwerp van GOP en het gewestplan convergeren, vindt de GOC dat men de bestemmingen voor de grondreserves en de groene ruimten niet in vraag mag stellen.

De GOC bestudeerde de antwoorden op individuele bezwaren in het licht van dit principiële standpunt.

In de volgende gevallen vindt de GOC dat men de GBP de bestemmingen aan de rand van de groene ruimten meer gedetailleerd moet laten definiëren en dat men kleine correcties moet toelaten via BBP. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Dielegemlaan en de site van de Bempt.

Het is onmogelijk om gevallen waarin eigenaars een bouwvergunning vragen om het onderhoud van groene ruimten of monumenten te verzekeren, te behandelen via het GOP. Fijne oplossingen zijn enkel denkbaar via BBP, in combinatie met eventuele overeenkomsten betreffende de onderhoudslasten.

5. Perimeters van gewestelijk belang

Algemeen

De GOC vraagt dat de verordenende voorschriften bepalen dat de BBP's die voor de PGB's moeten worden vastgelegd, voor advies moeten worden voorgelegd aan de GOC. De PGB's vormen immers centrale elementen in de herontwikkeling van Brussel, waarvan de GOC op de hoogte moet worden gebracht.

In haar advies over het ontwerp van GOP staat de GOC een zekere soepelheid in deze PGB's toe, op voorwaarde dat ze op de hoogte wordt gehouden van de verwezenlijking van deze BBP's.

PGB nr. 1 : gewezen militair ziekenhuis

Indieners van bezwaren vragen de naleving van de voorschriften van het gewestplan voor deze site en verzetten zich tegen de bouw van 31.000 m² kantoren. Ze vragen de bouw van eengezinswoningen en dat de wijk wordt ingebracht binnen een perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting.

Rekening houdend met de reeds toegekende bouwvergunningen en het begin van de uitvoering: overwegende trouwens dat het gebied met minimumprogramma nr.2 van het gewestplan de verwezenlijking van het project toelaat, stelt de GOC

de conserver ce PIR et propose de le supprimer.

PIR N°2 Caserne Rolin

Ce PIR n'a plus de raison d'être, le site étant couvert par un PPAS non contesté en cours d'exécution.

PIR N°3 Caserne Dailly

Ce PIR n'a pas de raison d'être, le site pouvant être couvert par un PPAS permettant le dépassement du seuil P/S 0,1 pour rencontrer le programme proposé par la région (25% de bureaux).

PIR N°4 de la gare du Midi:

Plusieurs réclamants mettent en question les prévisions des PIR en matière de bureaux qu'ils souhaitent voir revus à la baisse (augmentation du potentiel bureaux de 400.000 m² jugé trop important) Ils invoquent le maintien d'un équilibre des fonctions dans les quartiers couverts par ces périmètres et dans la ville en général.

Les arguments invoqués font état des bouleversements qu'une telle concentration risque de provoquer et des profondes mutations socio-économiques des quartiers concernés, leur appauvrissement en terme de mixité des fonctions, l'exode massif des habitants et activités économiques existantes,...

Compte tenu du schéma directeur de la zone de la gare du Midi qui y prévoyait un nombre moins important de surfaces potentielles de bureaux; considérant les prises de positions précédentes de la CRD sur la déconcentration des activités tertiaires; compte tenu des potentialités offertes qui permettent déjà la construction d'importantes surfaces de bureaux, la CRD demande une réduction sensible du chiffre des 400.000M² prévus au programme du PIR du Midi.

Elle estime en effet qu'il faut confirmer l'habitabilité des quartiers et réhabiliter le logement et les commerces existants du côté saint-gillois et les entreprises situées du côté anderlechtois.

La mixité doit être garantie par voie de PPAS. Une politique dynamique de rénovation de cette zone doit y être entreprise de manière à y maintenir les ménages existants dans l'esprit d'une continuité sociale propre au quartier et zones voisines.

het nut van het behoud van deze PGB in vraag en stelt voor om deze af te schaffen.

PGB Nr.2 Rolinkazerne

Deze PGB heeft geen bestaansreden meer vermits de site wordt omvat door een BBP in uitvoering dat niet betwist wordt.

PGB Nr.3 Daillykazerne

Deze PGB heeft geen bestaansreden meer vermits de site kan worden omvat door een BBP dat de overschrijding van de grens V/T 0,1 toelaat om te beantwoorden aan het programma dat het gewest voorstelt (25% kantoren).

PGB nr. 4 van het Zuidstation :

Verschillende indieners van bezwaren stellen de vooruitzichten van de PGB's inzake kantoren in vraag en wensen dat deze naar beneden toe worden herzien (de toename van het kantoorpotentieel met 400.000 m² wordt overdreven geacht). Zij wijzen op het behoud van een evenwicht van functies in de wijken die deze perimeters omvatten en in de stad in het algemeen.

De aangehaalde argumenten maken gewag van de omwentelingen die dergelijke concentratie dreigt te veroorzaken en van de diepgaande socio-economische mutaties van de betrokken wijken, hun verarming in termen van gemengde functies, de massale uittocht van de bevolking en de bestaande economische activiteiten,...

Rekening houdend met het richtschema van het gebied van het Zuidstation, dat een kleiner aantal potentiële kantooroppervlakten voorzag; Gezien de vorige standpunten van de GOC over de deconcentratie van tertiaire activiteiten; rekening houdend met de aangeboden potentiële mogelijkheden die reeds de bouw van omvangrijke kantooroppervlakten toelaten, vraagt de GOC een aanzienlijke vermindering van het getal van 400.000 m² die de PGB aan het Zuid voorziet.

Ze vindt immers dat men de leefbaarheid van de wijken moet bevestigen en de huisvesting en winkels in Sint-Gillis en de ondernemingen langs de kant van Anderlecht moet rehabiliteren.

De gemengdheid moet verzekerd worden via BBP. Er moet een dynamisch renovatiebeleid voor deze zone komen in de geest van een sociale continuïteit, eigen aan de wijk en de omliggende gebieden.

PIR N°6: quartier Nord, extension Hélicopt.

Les réclamations vont dans des sens divers: des réclamants estiment que le quota de bureau prévu au programme de PIR est trop important. La Ville de Bruxelles va dans le même sens et demande que soit reconsidéré à la baisse le chiffre des 200.000 M² de bureaux.

D'autres proposent d'augmenter cette proportion à près de 300.000 M², estimant que ce quota est nécessaire pour permettre la rentabilisation d'un programme mixte.

Une entreprise existante sur le site craint pour son extension future.

Le plan de secteur affecte cette zone à l'habitation principalement, à la zone mixte d'habitations et d'entreprises, à la zone d'entreprises à caractère urbain et à un espace vert.

Face à ces diverses réclamations, la CRD émet l'avis suivant:

- la CRD se rallie globalement à la proposition du PIR ;
- les surfaces plancher affectées au logement ne peuvent être inférieures à 50% de l'ensemble des surfaces du PIR;
- l'aménagement futur de la zone peut s'envisager en tenant compte d'une densification des îlots à créer;
- il convient d'utiliser de façon optimale les abords du canal et de les valoriser en tenant compte des intérêts essentiels des entreprises, par un aménagement de qualité propre à y attirer du logement, compte tenu notamment des importants investissements publics déjà consentis dans cette zone.

PIR n° 7 de la gare de l'Ouest

Le PIR de la gare de l'ouest comprend deux parties distinctes:

- les terrains de la SNCB situés au nord de la chaussée de Ninove;
- la partie située au sud de la chaussée de Ninove occupée par diverses activités: entreprises, dépôt de la STIB, ...

Le programme énoncé dans le projet de PRD prévoit la construction de 70.000 M² de bureaux sur l'ensemble du PIR et une affectation de logements minimale de 50% pour la partie Nord.

La SNCB souhaite une levée de cette contrainte

PGB nr. 6 : Noordwijk, uitbreiding Helihaven

De bezwaren gaan verschillende richtingen uit : indieners van bezwaren vinden dat het kantoorquotum van de PGB te hoog is. De stad Brussel beaamt dit en vraagt dat het cijfer van de 200.000 m² kantoren naar beneden toe wordt herzien.

Anderen stellen voor om dit aandeel te verhogen tot 300.000 m², een quotum dat zij nodig achten om de rentabilisering van een gemengd programma mogelijk te maken.

Een bestaande onderneming in de site vreest voor haar toekomstige uitbreiding.

Het gewestplan bestemt deze zone hoofdzakelijk als woongebied, als gemengd woon- en bedrijfsgebied, als bedrijfsgebied met stedelijk karakter, als groen gebied.

Met het oog op deze verschillende bezwaren, geeft de GOC het volgend advies :

- de GOC stemt in het algemeen in met het voorstel van PGB;
- de vloeroppervlakten bestemd voor huisvesting mogen niet lager zijn dan 50% van de totale oppervlakte van de PGB;
- de toekomstige inrichting van de zone kan worden overwogen, rekening houdend met de concentratie van te creëren huizenblokken;
- de onmiddellijke omtrek van het kanaal moet optimaal worden gebruikt en worden gevaloriseerd, rekening houdend met de essentiële belangen van de ondernemingen, door een kwalitatieve inrichting, die van aard is om de huisvesting aan te trekken, waarbij men de belangrijke openbare investeringen die reeds in deze zone werden gedaan, niet uit het oog mag verliezen.

PGB nr. 7 van het Weststation :

De PGB van het Weststation telt twee onderscheiden delen :

- de terreinen van de NMBS, gelegen ten Noorden van de Ninoofsesteenweg;
- het deel ten Zuiden van de Ninoofsesteenweg, bezet door verschillende activiteiten : ondernemingen, opslagplaats van de MIVB,....

Het programma dat wordt vermeld in het ontwerp van GOP voorziet de bouw van 70.000 m² kantoren voor de hele PGB en een minimale huisvesting van 50% voor het Noordelijk deel.

De NMBS vraagt de opheffing van deze regel, die ze

qu'elle estime discriminatoire.

Des réclamants protestent contre cette surface de 70.000 M² de bureaux qu'ils jugent exagérée, tandis que les entreprises existantes sur le site s'opposent à la construction de logements et désirent pouvoir s'étendre dans la partie Sud de la Chaussée de Ninove.

Par ailleurs, la commune de Molenbeek demande une extension du PIR aux quartiers avoisinants, de façon à permettre la construction de surfaces supplémentaires de bureaux (jusqu'à 100.000 M²).

Face à ces divers éléments, et en fonction de la nouvelle définition donnée aux entreprises, la CRD émet l'avis suivant:

Considérant que les périmètres d'intérêt régional doivent permettre d'assurer l'équilibre entre le développement de pôles importants d'activités économiques et la rénovation urbaine de certaines zones importantes de la région, mais ne doivent pas englober automatiquement tous les quartiers avoisinants, la CRD estime que les limites du PIR doivent être réduites à la partie située au Nord de la chaussée de Ninove et couvrant les terrains de la SNCB et à la zone voisine souhaitée par la commune de Molenbeek.

En effet, ces terrains en friche et des zones d'habitat dégradé constituent une rupture dans la continuité urbaine et méritent d'être revalorisée.

Le PIR doit permettre d'éliminer cette rupture urbaine et d'y prévoir un programme de construction mixte tout en conservant la capacité d'y aménager les voies nécessaires au RER.

Par contre, la partie située au Sud de la chaussée de Ninove dans le projet initial du PIR peut garder ses affectations d'entreprises et d'équipements d'intérêt collectif dans le cadre des prescriptions actuelles de la carte érasée.

Il serait cependant utile d'envisager un aménagement global de la zone en permettant le développement de programmes mixtes à concrétiser dans le cadre d'une révision globale des affectations à l'occasion de l'élaboration du projet de PRAS.

La CRD souhaite qu'une meilleure urbanisation soit étudiée pour le site de la STIB, par voie de PPAS.

La CRD propose un quota de 50% de surfaces affectées aux bureaux, entreprises et commerces et de 50% des surfaces affectées au logement calculé sur l'ensemble du nouveau périmètre proposé.

discriminerend vindt.

Indieners van bezwaren verzetten zich tegen de 70.000 m² kantooroppervlakte die ze overdreven achten terwijl de bestaande ondernemingen van de site zich verzetten tegen de bouw van woningen en zich naar het Zuidelijk deel van de Ninoofsesteenweg willen kunnen uitbreiden.

Ten andere vraagt de gemeente Molenbeek de uitbreiding van de PGB naar de naburige wijken toe om de bijkomende bouw van kantoren (tot 100.000 m²) mogelijk te maken.

Gezien deze verschillende elementen en in functie van de nieuwe definitie die aan de ondernemingen werd gegeven, brengt de GOC volgend advies uit :

Gezien de perimeters voor gewestelijk belang het evenwicht moeten verzekeren tussen de ontwikkeling van grote economische activiteiten en de stedenbouwkundige renovatie van bepaalde belangrijke gebieden van het gewest, zonder automatisch de naburige wijken te omvatten, vindt de GOC dat de grenzen van de PGB moeten worden beperkt tot het gedeelte ten Noorden van de Ninoofsesteenweg, dat de terreinen van de NMBS en de naburige zone - op aanvraag van de gemeente Molenbeek - dekt.

Deze onbebouwde terreinen en afgetakelde woongebieden vormen immers een onderbreking in de stedelijke continuïteit en verdienen een herwaardering.

Deze onderbreking moet verdwijnen met de PGB via een gemengd bouwprogramma met het behoud van de mogelijkheid om er sporen voor het GEN-net aan te leggen.

Het deel ten Zuiden van de Ninoofsesteenweg in het origineel ontwerp van PGB kan zijn bestemming als bedrijfsgebied en uitrustingen van collectief belang daarentegen behouden in het kader van de actuele voorschriften van de doorkijkaart.

Het zou evenwel nuttig zijn om een globale inrichting van dit gebied te overwegen met de ontwikkeling van gemengde programma's in het kader van een globale herziening van de bestemmingen naar aanleiding van de uitwerking van een project van GBP.

De GOC wenst een betere verstedelijking voor de site van de MIVB, via BBP.

De GOC stelt een quotum voor van 50% van de oppervlakte voor kantoren, ondernemingen en winkels en van 50% voor huisvesting, berekend op het geheel van de voorgestelde nieuwe perimenter.

6. Nouveaux PIR

A. Quartier européen

Une demande de création d'un PIR "européen" est formulée tant par les comités d'habitants qui y verraient la protection du logement existant dans la zone, que par la Société Espace Léopold qui aimerait qu'y soit officiellement garantie à long terme la possibilité d'y construire les immeubles administratifs propres à accueillir les institutions européennes au quartier Léopold.

La CRD rencontre ces préoccupations et estime qu'une vue d'ensemble pour l'aménagement du site doit être étudiée.

Un PIR devrait conforter les options relatives au logement énoncées dans l'étude "Espace-Bruxelles-Europe", et ce spécifiquement pour les logements situés aux franges des quartiers administratifs.

Ainsi la CRD propose qu'un PIR soit créé pour la zone couvrant le quartier européen, de Schuman-Stévin à la chaussée de Wavre, la rue du Trône et la Place Jourdan, et intègre de manière plus contraignante l'ensemble des propositions d'intervention prioritaire énoncées dans l'étude "Espace-Bruxelles-Europe".

B. Site des anciennes usines Wielemans-Ceuppens

La commune de Forest demande l'établissement d'un PIR pour le site Wielemans-Ceuppens pour y permettre la création de commerces, établissements hôteliers, entreprises et bureaux.

Les nouvelles définitions des entreprises proposées par la CRD couvrent ces affectations et rencontrent la demande de la commune.

C. PIR Porte de Ninove:

La commune de Molenbeek demande la création d'un PIR porte de Ninove.

La CRD partage le souci de la commune de la nécessité d'un réaménagement de ce site.

Elle ne considère toutefois pas qu'un périmètre d'intérêt régional soit approprié dans ce cas-ci, compte tenu qu'il ne s'agit pas d'une zone stratégique au niveau régional. Il serait cependant utile d'envisager un aménagement global de la zone en permettant le développement de programmes mixtes à concrétiser dans le cadre d'une révision globale des affectations à l'occasion de l'élaboration du projet de PRAS.

6. Nieuwe PGB's.

A. Europese wijk

Er werd een aanvraag geformuleerd voor de creatie van een "Europese" PGB en dit zowel door de inwonerscomités die het als de bescherming van de bestaande huisvesting in de zone beschouwen, als door de Onderneming Leopoldruimte die de officiële waarborg op lange termijn nastreeft van de mogelijkheid om er administratieve gebouwen op te richten die de Europese instellingen in de Leopoldwijk kunnen onthalen.

De GOC komt tegemoet aan deze bekommernissen en vindt dat een globale visie van de inrichting van de site moet worden bestudeerd.

Een PGB moet de opties voor huisvesting, vermeld in de studie "Ruimte-Brussel-Europa" bekrachtigen, en dit meer bepaald voor de woningen aan de rand van de administratieve wijken.

Daarom stelt de GOC voor om een PGB te creëren voor het gebied dat de Europese wijk dekt, van Schuman-Stévin tot de Waversesteenweg, de Troonstraat en het Jourdanplein, die de voorstellen voor prioritaire interventie, geopperd in de studie "Ruimte-Brussel-Europa" op dwingende wijze integreert.

B Site van de oude fabrieken Wielemans-Ceuppens

De gemeente Vorst vraagt de creatie van een PGB voor de site Wielemans-Ceuppens met het oog op de oprichting van handelsbedrijven, hotelinrichtingen, ondernemingen en kantoren.

De nieuwe definities van ondernemingen die de GOC voorstelt, dekken deze bestemmingen en voldoen aan het verzoek van de gemeente.

C. PGB Ninoofsepoort :

De gemeente Molenbeek vraagt de creatie van een PGB voor de Ninoofsepoort.

De GOC deelt in de zorg van de gemeente dat deze site moet worden heringericht.

Ze vindt een perimeter voor gewestelijk belang evenwel niet geschikt terzake vermits het niet gaat om een gebied dat van strategisch belang is op gewestelijk niveau. Het zou nuttig zijn om de algemene inrichting van de zone te overwegen door de uitbreiding mogelijk te maken van gemengde programma's in het kader van een algemene herziening van de bestemmingen ter gelegenheid van de uitwerking van een ontwerp van GBP.

D. PIR "Erasme"

- La création d'un PIR articulé autour du site universitaire Erasme doit permettre une réorganisation des différentes affectations d'entreprises, d'équipements et de logement sur base d'un schéma directeur à élaborer.
- La zone de réserve du Vogelenzang doit être affecté à l'entreprise, et non au logement comme prévu au projet de PRD.
Le terrain de la SDRB situé au sud du CERIA, en zone d'équipements au plan de secteur, doit être destiné à l'entreprise.
- La zone rurale d'intérêt touristique située à l'Ouest de la route B201 doit être majoritairement destinée à l'entreprise en liaison avec l'université (recherche et développement).
La zone située au Nord du chemin de fer doit elle aussi être affectée à l'entreprise et non à une grande surface commerciale (PPAS à suspendre).
Des logements et des espaces verts peuvent être prévus sur l'ensemble du site dans un souci de bon aménagement des lieux et en liaison étroite avec l'université.

E. PIR partie Nord du Canal

Ce PIR couvre les abords de la partie du canal accessibles aux bateaux de haute mer, c'est-à-dire, au Nord du pont Van Praet. A l'est, la limite inclut le périmètre d'industrie urbaine récupéré sur Schaarbeek-formation. A l'ouest, la limite suit les quartiers habités et le projet de contournement du site Solvay.

Au nord, les sites Kemira et Carcoke sont inclus.

Le PIR doit veiller à garantir une valorisation optimale de l'espace destiné aux entreprises, dans le respect, sur les bords du canal, de l'utilisation privilégiée de la voie d'eau et du rail desservant la zone.

Les intentions générales du schéma directeur de la zone nord du canal doivent être respectées, en particulier en ce qui concerne l'embellissement général de la zone, la création d'espaces tampons entre les quartiers d'habitat et les quartiers d'entreprises et le raccord entre Neder-Over-Heembeek et le sud de la ville (création d'une porte

D. PGB "Erasmus"

- De creatie van een PGB rond het gebied van de universitaire campus van Erasmus moet de reorganisatie mogelijk maken van de verschillende bestemmingen als onderneming, uitrustingen en huisvesting op basis van een richtschema dat moet worden uitgewerkt.
- Het reservegebied van Vogelenzang moet worden bestemd voor ondernemingen en niet voor huisvesting zoals het ontwerp van GeWOP voorziet.
Het terrein van de GOMB ten zuiden van het COOVI dat zich in het gewestplan oorspronkelijk in een gebied voor uitrustingen bevond, moet voor ondernemingen worden bestemd.
- Het landelijk gebied met toeristische waarde ten westen van de weg B201 moet hoofdzakelijk worden bestemd voor ondernemingen die verwant zijn met de universiteit (onderzoek & ontwikkeling).
Ook de zone ten noorden van de spoorweg moet worden bestemd voor ondernemingen en niet voor handelscentra (op te schorten BBP).
Men kan huisvesting en groene ruimten in deze site invoeren met het oog op een goede aanleg van de ruimten en in rechtstreeks verband met de universiteit.

E. PGB Noordelijk deel van het kanaal

Deze PGB dekt de onmiddellijke omgeving van dat deel van het kanaal dat toegankelijk is voor zeeschepen, dat wil zeggen ten noorden van de Van Praetbrug. In het Oosten omvat de grens de perimeter voor stedelijke industrie, op het gebied van het vormingsstation van Schaarbeek. In het westen volgt de grens de woonwijken en het project voor de weg rond de site Solvay. In het noorden zijn de sites Kemira en Carcoke inbegrepen.

De PGB moet zorgen voor een optimale valorisatie van de ruimte, die bestemd is voor ondernemingen, met, aan de rand van het kanaal, respect voor het bevoorrecht gebruik van de waterweg en de spoorweg die deze zone bedienen.

De algemene bedoelingen van het richtschema van de noordelijke zone van het kanaal moeten worden nageleefd, in het bijzonder de algemene verfraaiing van het gebied, de creatie van bufferruimten tussen de woonwijken en de bedrijfswijken en de verbinding tussen Neder-over-Heembeek en het zuiden van de stad (creatie van een zuidelijke poort voor het hele

sud pour l'ensemble de la zone).

7. PIR de réserve

A. Dépôt central de la Voie au Dobbelenberg

Ce site doit pouvoir accueillir des entreprises, des entreprises administratives et les équipements accessoires nécessaires.

En matière de transport public, ce site peut s'intégrer au réseau RER projeté.

En matière de transport par route, il peut se raccorder directement à l'échangeur de l'autoroute d'Anvers. Cette nouvelle liaison routière ne peut se prolonger au-delà du site, vers le centre-ville.

Il profitera de la proximité de l'aéroport de Bruxelles-National.

B. Josaphat

Ce site est constitué du périmètre de chemin de fer compris entre le boulevard Wahis et la rue De Boeck.

Il doit accueillir des entreprises, des entreprises administratives et intégrer une partie significative de logements ainsi qu'un espace vert, et s'intégrer aux quartiers avoisinants.

Il bénéficiera du réseau RER et de la proximité de la Grande Ceinture, du boulevard Léopold III, de l'autoroute de Liège, et de l'aéroport de Bruxelles-National.

C. Delta

Ce site est délimité au sud par la double station RER prévue à Watermael, au nord par le boulevard du Triomphe, à l'est et l'ouest par les voies ferrées.

Le site doit accueillir des entreprises et des entreprises administratives en ce compris les services nécessaires au bon fonctionnement de la zone.

Il bénéficiera de la proximité de la double station RER et de l'autoroute de Namur.

Annexe : PIR et PIR de réserve, suite à l'avis de la CRD

PIR maintenus, créés ou modifiés

1. PIR Quartier Nord (programme modifié)
2. PIR Gare du Midi (programme modifié)
3. PIR Gare de l'Ouest (programme et périmètre modifié)

gebied).

7. Reserves PGB's.

A. Centrale opslagplaats van het Spoor in Dobbelenberg

Deze site moet ondernemingen, administratieve bedrijven en de uitrustingen voor zijn leefbaarheid omvatten.

Inzake openbaar vervoer kan deze site opgenomen worden in het voorgenomen GEN-net.

Inzake wegverkeer is een rechtstreekse aansluiting mogelijk op de verkeerswisselaar van de autosnelweg naar Antwerpen. Deze nieuwe wegverbinding mag de site mag echter niet worden verlengd naar de stad toe. De site geniet van de nabijheid van de luchthaven van Zaventem.

B. Josaphat

Deze site is samengesteld uit de spoorwegperimeter voor tussen de Wahislaan en de De Boeckstraat.

Ze moet ondernemingen en administraties, een groot aandeel woningen en een groene ruimte opnemen en zich in de naburige wijken integreren.

Ze haalt voordeel uit haar integratie in het GEN-net en uit de nabijheid van de Grote Ring, van de Leopold III-laan, van de autosnelweg naar Luik en van de luchthaven van Zaventem.

C. Delta

Deze site wordt in het zuiden afgebakend door het dubbel GEN-station dat voorzien is in Watermaal, in het noorden door de Triomflaan, in het oosten en het westen door de spoorlijnen.

De site moet ondernemingen en administratieve bedrijven bevatten, inclusief de diensten die vereist zijn voor het goed functioneren van het gebied.

Ze haalt voordeel uit de nabijheid van het dubbel GEN-station en van de autosnelweg van Namen.

Bijlagen : PGB en Reserve-PGB, naar aanleiding van het advies van de GOC

PGB's die werden behouden, gecreëerd of gewijzigd

1. PGB Noordwijk (gewijzigd programma)
2. PGB Zuidstation (gewijzigd programma)
3. PGB Weststation (gewijzigd programma en perimeter)

4. PIR Europe (nouveau)
5. PIR Erasme (nouveau)
6. PIR partie Nord du Canal (nouveau)

PIR supprimés

- Hôpital Militaire
- Caserne Dailly
- Caserne Rolin

PIR de réserve

- R1. Dépôt Central de la Voie au Dobbelenberg
- R2. Josaphat
- R3. Delta

8. Sites spécifiques

A. Plateau du Heysel

L'aménagement du Plateau du Heysel est couvert par les PPAS en cours d'élaboration.

La CRD approuve les options avancées dans le projet de PRD et est d'avis que ce site est le lieu approprié pour y aménager, comme prévu, une zone de sport, d'espace vert et d'équipement collectif d'envergure régionale.

B. Sites SNCB: analyse des réclamations par terrain:

La SNCB s'insurge contre le fait que l'aménagement des terrains couverts par un périmètre de chemin de fer soit soumis, pour un programme extra-ferroviaire, à l'obligation d'élaborer des PPAS.

La CRD estime que cette disposition doit être maintenue vu l'ampleur des sites, de façon à permettre au Gouvernement de garder un contrôle sur leur aménagement.

Il apparaît à la lecture de la réclamation de la SNCB qu'elle n'a pu prendre connaissance de la carte "écrasée". Certaines de ses réclamations trouvent une réponse dans ce cadre.

Il importe de signaler que l'objection de moins-value généralisée engendrée par la mise en périmètre d'industries urbaines au lieu d'autres affectations plus rentables, disparaîtrait partiellement dans le cadre de l'application du glossaire modifié par la CRD.

Les sites ferroviaires qui n'ont pas fait l'objet d'un avis de la CRD par ailleurs sont les suivants :

4. PGB Europa (nieuw)
5. PGB Erasmus (nieuw)
6. PGB Noordelijk deel van het kanaal (nieuw)

Geschrapte PGB's

- Militair hospitaal
- Daillykazerne
- Rolinkazerne

Reserve-PGB's

- R1. Centrale opslagplaats van het Spoor in Dobbelenberg
- R2. Josaphat
- R3. Delta

8. Specifieke sites

A. Heizelplateau

De inrichting van het Heizelplateau wordt gedekt door de BBP's die actueel worden uitgewerkt.

De GOC keurt de opties van het ontwerp van GOP goed en vindt dat deze site de geschikte plaats is voor de inrichting, zoals voorzien, van een sportgebied, een groen gebied en een gebied voor collectieve uitrusting van gewestelijke uitstraling.

B. Sites van de NMBS : analyse van de bezwaren per terrein :

De NMBS verzet zich tegen het feit dat de inrichting van de terreinen, gedekt door een perimeter voor spoorwegen voor een extra-spoorwegprogramma onderworpen zijn aan de uitwerking van een BBP. De GOC vindt dat deze bepaling moet worden behouden met het oog op de grootte van de sites, zodat de Regering een zekere controle heeft over hun inrichting.

Uit de lezing van het bezwaar van de NMBS blijkt dat ze geen kennis heeft kunnen nemen van de "doorkijkaart". Enkele van haar bezwaren vinden een oplossing in dit kader.

Het is belangrijk te melden dat het argument van de algemene minderwaarde die ontstaat door de plaatsing in een perimeter voor stedelijke industrie in plaats van andere, meer rendabele bestemmingen, gedeeltelijk zou verdwijnen bij de toepassing van het door de GOC gewijzigd glossarium.

De spoorwegsites die niet het voorwerp uitmaken van een eerder geformuleerd advies van de GOC zijn:

a. Haren Sud

Demande d'étendre la zone de chemin de fer autour du croisement L26 et L36 pour la réalisation de la double station RER.

La CRD n'est pas en mesure de répondre à la pertinence technique de cette demande.

b. Tour et Taxis

Demande de protection du patrimoine et de modifications diverses des zones couvrant l'ensemble du site.

La CRD considère qu'il y a lieu de retenir les affectations suivantes, à la lumière du nouveau glossaire : périmètre d'entreprises au Nord, équipements au Sud, en ce compris un espace vert à créer (carte n°4) et du logement.

c. Petite Ile

Pas de demande spécifique : confirmation en périmètre d'entreprises

d. Quadrilatère Schaerbeek

La SNCB demande que l'intégralité de ce site soit repris en périmètre de chemin de fer.

La CRD estime que ce site doit pouvoir rencontrer toutes les nécessités techniques de la SNCB.

e. Moensberg

La SNCB s'interroge sur la création d'un parking de transit.

La CRD s'est prononcée d'une façon générale sur la localisation des parkings de dissuasion en dehors de la Région bruxelloise.

Elle considère que cette position n'exclut pas la présence d'un parking de plus petite dimension.

9. Analyse des PPAS soumis à l'appréciation de la CRD:**A. Considérations générales:**

La CRD a enregistré de nombreuses inquiétudes, tant de la part des particuliers que des communes, quant au sort de plans particuliers apparemment non conformes au projet de PRD alors qu'il ne font pas l'objet d'une suspension.

Le législateur régional a en effet souhaité écarter le principe de l'abrogation implicite des plans inférieurs

a. Haren -Zuid

Verzoek om het gebied van de spoorweg uit te breiden rond de kruising L26 en L36 voor de verwezenlijking van een dubbel GEN-station.

De GOC is niet in staat om te antwoorden op de technische pertinentie van dit verzoek.

b. Turn en Taxis

Verzoek tot bescherming van het patrimonium en tot diverse wijzigingen van de gebieden die het geheel van de site dekken.

Voor de GOC moeten, in het licht van het nieuwe glossarium, de volgende bestemmingen behouden blijven (in het licht van het nieuwe glossarium) : bedrijfsperimeter in het noorden, uitrustingen in het zuiden, inclusief een te creëren groene ruimte (kaart nr.4) en huisvesting.

c. Klein-Eiland

Geen specifiek verzoek: bevestiging van de bedrijvenperimeter

d. Vierhoek Schaarbeek

De NMBS vraagt dat de site volledig in een spoorwegperimeter wordt opgenomen.

De GOC vindt dat de site moet kunnen voldoen aan de technische behoeften van de NMBS.

e. Moensberg

De NMBS stelt zich vragen over de creatie van een transitparking.

De GOC sprak zich in het algemeen uit voor de vestiging van de overstapparkings buiten het Brusselse Gewest.

Ze vindt dat dit standpunt de aanleg van een kleinere parking niet uitsluit.

9. Analyse van de BBP's, ter beoordeling voorgelegd aan de GOC :**A. Algemene beschouwingen :**

De GOC registreerde talrijke bezorgdheden, zowel vanwege particulieren als van gemeenten betreffende het lot van de Bijzondere Bestemmingsplannen die blijkbaar niet conform zijn met het ontwerp van GeWOP maar toch niet worden opgeschort.

De gewestelijke wetgever wilde het principe van de impliciete opheffing van de niet-conforme

non conformes au nom de la clarté et de la sécurité juridique, en consacrant l'obligation pour le plan supérieur de suspendre et d'abroger les dispositions des plans inférieurs non conformes.

Des réclamants font remarquer que certaines dispositions de PPAS non suspendus apparaissent comme radicalement contraires aux prescriptions réglementaires des périmètres du PRD qui les recouvrent, et estiment nécessaire leur abrogation pour respecter le principe de hiérarchie des plans.

La CRD ne se prononcera pas sur le caractère de non-conformité de certains PPAS par rapport au projet de PRD mais bien sur l'opportunité de modifier ou d'abroger certains PPAS contestés, au regard des propositions nouvelles que la CRD a définies, tant en matière de glossaire que de prescriptions réglementaires.

La CRD souhaite, conformément à la demande de plusieurs réclamants, que le Gouvernement fournisse dans le PRD, une liste exhaustive des PPAS restant en vigueur, ainsi que la cartographie des PPAS en mentionnant explicitement s'ils sont suspendus ou non, afin de garantir la clarté et la sécurité juridique.

De nouvelles suspensions de PPAS devraient pouvoir être étudiées dans le cadre du projet de PRAS, sur base d'un examen approfondi du contenu des PPAS, de la situation existante de fait et de droit et des objectifs du plan.

Les contradictions soulevées par les réclamants, après analyse par la CRD, pourront entraîner des propositions consistant soit en la modification du projet de PRD pour s'aligner sur le contenu du PPAS, soit en l'inverse, c'est-à-dire la demande d'abrogation du PPAS.

B. Quatre sites de grande ampleur seront d'abord analysés:

a. Pentagone

Une réclamation porte sur la demande de suspension des PPAS du Pentagone, dans l'objectif de dégager un volume de logements suffisant pour atteindre le nombre de 50.000 habitants repris comme objectif dans le projet de PRD.

Ces PPAS sont les suivants:

- N°30 - 10/11 "Grand-Place"
- 35 - 11: rue de Namur, des Petits Carmes, Sablon, rue de la Régence, place Royale
- 24 - 30 "Quartier des Navets"
- 42 - 30 "Quartier Samaritaine-Chandeliers"

onderliggende plannen niet invoeren in naam van de duidelijkheid en de rechtszekerheid en bevestigt hiermee de plicht van het bovenliggend plan om de bepalingen van de niet-conforme onderliggende plannen op te heffen en op te schorten.

Indieners van bezwaren merken op dat bepaalde bepalingen van de niet-opgeschorte BBP's volledig strijdig zijn met de verordenende voorschriften van de perimeters van het GeWOP dat hen dekt en vragen hun opheffing om het principe van de hiërarchie van de plannen te respecteren.

De GOC spreekt zich niet uit over de conformiteit van bepaalde BBP's ten opzichte van het ontwerp van GeWOP, maar wel over de opportuniteit om bepaalde betwiste BBP's te wijzigen of te herroepen met het oog op de nieuwe voorstellen die de GOC definieerde, zowel inzake glossarium als inzake verordenende voorschriften.

De GOC wenst, conform het verzoek van verschillende indieners van bezwaren, dat de Regering het GOP aanvult met een volledige lijst van BBP's die geldig blijven, alsook een kaart van de BBP's, waarbij uitdrukkelijk vermeld wordt of ze opgeschort zijn of niet, teneinde duidelijkheid en rechtszekerheid te waarborgen.

Nieuwe opschortingen van BBP's moeten kunnen worden bestudeerd in het kader van een ontwerp van GBP, op basis van een grondig onderzoek van de inhoud van de BBP's, van de bestaande feitelijke toestand en rechtstoestand en van de doelstellingen van het plan.

De tegenstrijdigheden die de indieners van bezwaren aanduiden kunnen, na analyse door de GOC, leiden tot voorstellen die hetzij een wijziging van het ontwerp van GeWOP inhouden om het af te stemmen op de inhoud van het BBP, hetzij het omgekeerde, dat wil zeggen een verzoek tot opschorting van het BBP.

B. Vier grote sites zullen eerst een geanalyseerd worden :

a. De Vijfhoek

Een bezwaar heeft betrekking op het verzoek om BBP's van de Vijfhoek op te schorten met het oog op het vrijmaken van voldoende huisvestingsruimte om het streefgetal van 50.000 inwoners van het ontwerp van GeWOP te bereiken.

Deze BBP's zijn :

- Nr. 30 - 10/11 Grote Markt
- 35 - 11 : Naamsestraat, Kleine Karmelietenstraat, Zavel, Regent-schapstraat, Koningsplein
- 24 - 30 "Bietenwijk"

- 25 - 10 "Saint-Géry"
- 48 - 30 Renards, Blaes, Capucins, Haute
- 30 - 40 "Quartier de la Putterie"
- 44 - 19 "Quartier rue d'Assaut"
- 34 - 30 "Quartier de la rue des Navets"
- 60 - 09bis "Quartier Botanique"
- 60 - 07 "Quartier Anvers-Yser"
- 60 - 08 "Anvers-Alhambra"
- 60 - 10 "Place des Martyrs"
- 60 - 21 "Fontainas"

La CRD estime qu'elle n'a pas les moyens de vérifier la pertinence de l'argumentation développée, et refuse en conséquence la suspension de ces PPAS,

Elle estime cependant que ce travail doit être fait, dans le cadre du futur Plan Communal de Développement (PCD) de la Ville de Bruxelles. Suite à cette étude d'ensemble, la Ville devra considérer s'il y a lieu de suspendre ou de modifier pour cette raison, ces PPAS.

La Ville de Bruxelles, quant à elle, demande la suspension du PPAS "Grand-Place", parce qu'elle considère qu'il permet un éventail d'affectation trop large pour maîtriser un redéveloppement équilibré de ce quartier.

La CRD rencontre la proposition de la Ville et propose l'abrogation du PPAS "Grand-Place" dans la mesure où ses dispositions réglementaires ne garantissent pas la mise en place d'une réelle mixité des fonctions.

b. Avenue Louise

La Ville de Bruxelles demande la suspension de l'actuel PPAS Louise ainsi que l'intégration du dossier de base du nouveau PPAS à l'étude dans le PRD.

La CRD appuie la réclamation de la Ville et demande l'abrogation du PPAS et le retour provisoire aux prescriptions du plan de secteur (zone d'habitation) à l'exception des trois tours de bureaux à inscrire en périmètre administratif métropolitain. Un schéma directeur couvrant le même périmètre, devra être établi; son contenu s'inspirera du dossier de base présenté en son temps à la CRD et prendra en considération les remarques émises à cette occasion, outre celles développées par ailleurs en matière de dérogation au rapport P/S 0,1 et 0,2:

- * pour préserver la qualité de la vie urbaine et l'habitabilité de la ville, ainsi que pour

- 42 - 30 "Wijk Samaritaan-Kaarsenmakers"
- 25 - 10 "Sint-Géry"
- 48 - 30 Vosstraat, Blaesstraat, Capucijnenstraat, Hoogstraat
- 30 - 40 "Wijk van de Putterij"
- 44 - 19 "Wijk Aanvalstraat"
- 34 - 30 "Wijk van de Bietenstraat"
- 60 - 09bis "Kruidtuinwijk"
- 60 - 07 "Wijk Antwerpen-Ijzer"
- 60 - 08 "Antwerpen-Alhambra"
- 60 - 10 "Martelarenplein"
- 60 - 21 "Fontainas"

De GOC vindt dat ze de middelen niet heeft om de pertinentie van de argumentering te controleren en weigert bijgevolg om de BBP's op te schorten.

Volgens haar moeten deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het kader van het toekomstig Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP) van de Stad Brussel. Naar aanleiding van deze globale studie moet de Stad oordelen of deze BBP's om deze redenen inderdaad moeten worden opgeschort of gewijzigd.

De Stad Brussel vraagt daarentegen de opschorting van het BBP "Grote Markt" omdat ze de waaier bestemmingen te breed vindt om de evenwichtige ontwikkeling van deze wijk te beheersen.

De GOC komt tegemoet aan het voorstel van de Stad en stelt de opschorting van het BBP "Grote Markt" voor in de mate waarin zijn verordenende bepalingen de invoer van een heuse menging van de functies niet verzekert.

b. Louizalaan

De Stad Brussel vraagt de opschorting van het huidige BBP Louiza alsook de integratie van het basisdossier van een nieuw BBP dat ter studie werd voorgelegd in het GeWOP.

De GOC steunt het bezwaar van de Stad en vraagt de herroeping van het BBP en de voorlopige terugkeer naar de voorschriften van het gewestplan (woongebied) met uitzondering van de drie kantoortorens die in een grootstedelijke administratieperimeter moeten worden ingeschreven.

Er moet een globaal plan voor dezelfde perimeter worden opgesteld; de inhoud ervan zal steunen op het basisdossier dat indertijd aan de GOC werd voorgelegd. Dit plan zal rekening houden met de opmerkingen die terzake werden geformuleerd, naast deze die werden uitgewerkt inzake de afwijking op de verhouding V/T 0,1 en 0,2 :

- om de kwaliteit van het stadsleven en de bewoonbaarheid van de stad te vrijwaren en

renforcer l'attractivité résidentielle, il est essentiel d'améliorer les qualités esthétiques et architecturales des immeubles situés le long de cet axe structurant en évitant une rupture esthétique avec les îlots résidentiels voisins et les logements situés dans les rues adjacentes.

- Dans cet esprit, il faut assurer la conservation des gabarits et du parcellaire traditionnel, ce qui garantit la préservation des intérieurs d'îlots et donc la viabilité des logements situés à ces endroits.

L'ensemble de la zone sera ensuite couverte par des PPAS appliquant ce schéma directeur.

c. L'arrivée de l'autoroute de Liège

Côté Nord (Colonel Bourg): l'examen des lieux montre que la quasi totalité de cette zone est occupée par des entreprises qui ne sont pas des activités administratives au sens nouveau donné par le glossaire. La CRD propose donc de maintenir l'affectation en périmètre d'industries urbaines qui n'est pas contradictoire avec les PPAS des communes de Schaarbeek et d'Evere.

Côté Sud-Est: l'examen des lieux montre que le site est devenu un lieu privilégié d'implantation de bureaux administratifs de prestige.

La CRD propose de transformer en périmètre administratif, ce site compris en partie en zone mixte, en zone d'entreprises à caractère urbain et en périmètre d'industries urbaines.

La maîtrise foncière que la SDRB exerce sur une partie de la zone y garantit le maintien et le développement des entreprises non administratives qui y sont ou pourraient y être implantées.

Le périmètre occupé par le CORA sera toutefois exclu de cette zone pour être transformé en "périmètre d'activités commerciales".

Un réclamant demande que l'ensemble des terrains situés entre ce futur périmètre administratif et les espaces verts nouveaux prévus au PPAS "Pleiades" et repris au projet de PRD, soient eux aussi destinés à des fonctions administratives.

La CRD ne rencontre pas cette demande et estime qu'il y a lieu de s'en tenir au contenu du PPAS qui y prévoit essentiellement du logement.

om de residentiële aantrekkelijkheid te versterken, moeten de esthetische en architecturale kwaliteit van de gebouwen langs deze structurende as worden verbeterd, waarbij men een esthetische onderbreking met de omliggende residentiële huizenblokken en de woningen in de aanpalende straten moet vermijden.

- In deze geest moet het behoud van de afmetingen en de traditionele percelen worden verzekerd, wat het behoud van de binnenterreinen van de huizenblokken en dus van de bewoonbaarheid van de huizen op deze plaatsen garandeert.

Het volledige gebied zal vervolgens worden omvat door BBP's die dit globaal plan toepassen.

c. Eindpunt van de autosnelweg van Luik

Noordelijke zijde (Kolonel Bourg) : het onderzoek van de plaats toont aan dat de zone ongeveer volledig bezet is door ondernemingen die geen administratieve activiteiten in de nieuwe zin van het glossarium hebben. De GOC stelt voor om de bestemming als perimeter voor stedelijke industrie te behouden, omdat deze immers niet tegenstrijdig is met de BBP's van de gemeenten Schaarbeek en Evere.

Zuidoosten : het onderzoek toont aan dat de site uitgroeide tot een bevoorrechte plaats voor de vestiging van prestigieuze administratieve kantoren.

De GOC stelt voor om deze site, die gedeeltelijk overeenstemt met een gemengd gebied, een bedrijfsgebied met stedelijk karakter en een perimeter voor stedelijke industrie om te vormen tot administratieperimeter.

De controle over de grond die de GOMB uitoefent over een deel van het gebied verzekert het behoud en de ontwikkeling van de niet-administratieve ondernemingen die er zich bevinden of zullen vestigen.

De perimeter waarop de CORA zich bevindt, valt buiten dit gebied om te worden omgezet in een "perimeter voor commerciële activiteiten".

Een indiener van bezwaren vraagt dat alle terreinen tussen deze toekomstige administratieperimeter en de nieuwe groene ruimten die het BBP "Pleiades" voorzien, en die in het ontwerp van GeWOP zijn opgenomen, ook bestemd worden voor administratieve functies.

De GOC gaat niet in op dit verzoek en vindt dat men zich aan de inhoud van het BBP moet houden, dat er hoofdzakelijk huisvesting voorziet.

d. L'arrivée de l'autoroute de Namur:

Les PPAS N° 35 et 44 à Auderghem (Beaulieu) prévoient des activités administratives le long de l'arrivée de l'autoroute de Namur côté Sud.

Sur la carte "écrasée", les terrains sont situés en ZPM N°3, qui autorise des activités administratives et des logements.

L'examen des lieux montre que la quasi totalité des activités présentes sur le site sont essentiellement à caractère administratif (en débordant largement à l'est et à l'ouest des PPAS).

En conséquence, la CRD demande la création à cet endroit d'un périmètre administratif (à adapter en fonction de la situation existante, pour la partie située en dehors des PPAS).

C. Les PPAS à abroger:

Outre les PPAS Grand-Place et Louise mentionnés plus haut, la CRD estime que deux autres PPAS doivent être abrogés:

a. Anderlecht: Meylemeersch-Est:

Plusieurs réclamations demandent la suspension du PPAS Meylemeersch-Est à Anderlecht. Elles s'opposent à l'implantation du CORA, contraire au maintien de petits commerces et de petits noyaux commerciaux dans cette partie de la ville.

La CRD rencontre cette réclamation et demande la mise en révision du PPAS, d'autant qu'il a été suspendu dans sa totalité dans l'arrêté du 9 décembre 1993 (article 6,4°), suspension abrogée dans l'arrêté du 29 janvier 1994.

Se basant sur ses prises de positions concernant le développement du commerce de quartier et le maintien d'une mixité des fonctions, la CRD est d'avis qu'une révision de ce PPAS doit prévoir à cet endroit des activités économiques et non un terrain de sport et une grande surface commerciale.

Cette position s'appuie sur le fait que ces terrains se situent à proximité immédiate du zoning de la SDRB. La carte "écrasée", d'autre part affecte ces terrains à un périmètre d'industrie urbaine.

Une affectation industrielle devrait permettre d'y implanter des entreprises de haute technologie telles que prévues dans le programme du PIR "Erasmus" proposé par la CRD.

d. Eindpunt van de autosnelweg van Namen

De BBP's nr. 35 en 44 te Oudergem (Beaulieu) voorzien administratieve activiteiten langs het eindpunt van de autosnelweg van Namen, aan de zuidkant.

Volgens de "doorkijkaart" bevinden de terreinen zich in ZPM Nr.3, die administratieve activiteiten en huisvesting toelaat.

Het onderzoek van de plaatsen toont aan dat bijna alle activiteiten ter plaatse een administratief karakter hebben (en zich ten oosten en westen van de BBP's uitstrekken).

Daarom vraagt de GOC de creatie ter plaatse van een administratieperimeter (aan te passen in functie van de bestaande toestand, voor het deel dat zich buiten de BBP's bevindt).

C. Op te schorten BBP's :

Naast de BBP's Grote Markt en Louiza, die reeds hoger vermeld werden, vindt de GOC dat twee andere BBP's moeten worden opgeschort :

a. Anderlecht : Mijlenmeersch-Oost :

Verschillende indieners van bezwaren vragen de opschorting van de BBP Mijlenmeersch -Oost te Anderlecht. Ze verzetten zich tegen de vestiging van de CORA, die strijdig is met het behoud van de kleine winkels en de kleine handelskernen in dit deel van de stad.

De GOC komt tegemoet aan dit bezwaar en vraagt de herziening van het BBP, te meer daar het volledig werd opgeschort door het besluit van 9 december 1993 (artikel 6,4°) dat door het besluit van 29 januari 1994 werd verlengd.

Steunend op haar standpunten inzake de ontwikkeling van de wijkwinkels en het behoud van gemengde functies denkt de GOC dat de herziening van dit BBP op deze plaats economische activiteiten moet voorzien en geen sportterrein of een groot handelscentrum.

Dit standpunt steunt op het feit dat deze terreinen zich in de onmiddellijke nabijheid van de zone van de GOMB bevinden.

De "doorkijkaart" bestemt deze terreinen anderzijds voor een perimeter voor stedelijke industrie.

Een industriële bestemming moet de oprichting toelaten van hoogtechnologische ondernemingen, zoals deze voorzien in het programma van het PGB "Erasmus", die de GOC voorstelde.

b. Molenbeek-Saint-Jean: PPAS Machtens-Semence

Un réclamant demande le maintien de l'application d'une partie de ce PPAS qui situe son bien en zone d'habitation.

Le projet de PRD confirme d'autre part le parc public existant sur ces mêmes parcelles (à l'Ouest du parc Marie-José) en les inscrivant en périmètre d'espace vert.

La CRD demande l'abrogation du PPAS, considérant qu'il faut maintenir le parc public existant.

Enfin, la CRD n'a relevé aucune réclamation qui mette en cause la suspension des 8 PPAS proposés le PPRD. Elle approuve également ces suspensions.

D. PPAS maintenus, dont la modification est à envisager dans le cadre des PIR:

**a. Bruxelles: PPAS 60/12 et 60/13
Ixelles: PPAS îlot 30**

Des demandes de suspension de ces PPAS pour non conformité avec le projet de PRD ont été introduites. Celles-ci insistent sur le déséquilibre permanent entre les fonctions administratives et le logement.

La CRD a proposé la création d'un PIR européen, de manière à mieux contrôler le développement équilibré des fonctions dans le quartier européen.

La CRD ne demande pas l'abrogation des PPAS en question, estimant que cela mettrait en péril des projets en cours de réalisation.

Cependant, elle considère qu'un schéma global doit être étudié pour le PIR, dans la continuité de l'étude Espace-Bruxelles-Europe et qu'il revient au Gouvernement de décider, le cas échéant, de la modification des PPAS concernés.

b. Saint-Gilles: PPAS Fonsny 2

Des réclamants demandent la suspension du PPAS compte tenu de l'affectation administrative qui y est prévue pour l'îlot Mérode/Russie/Porte de Hal.

Ce PPAS s'inscrit dans le PIR N°4 de la gare du Midi.

La CRD considère qu'il n'y a pas lieu de le suspendre, étant donné qu'il reste possible d'assurer un rééquilibrage des fonctions sur l'ensemble du périmètre.

c. Bruxelles: Baudouin/Harmonie:

b. Sint-Jans-Molenbeek : BBP Machtens-Zaad

Een indiener van bezwaren vraagt het behoud van de toepassing van een deel van dit BBP dat zijn goed in woonzone onderbrengt.

Het ontwerp van GeWOP bevestigt anderzijds het openbaar park dat zich op dezelfde percelen bevindt (ten Westen van het Marie-Josépark) door het in een perimeter voor groene ruimte in te schrijven.

De GOC vraagt de opschorting van het BBP, overwegende dat het bestaand openbaar park moet worden behouden.

Tenslotte heeft de GOC geen enkel bezwaarschrift genoteerd dat de opschorting van de 8 BBP's, voorgesteld door het Gewop, in vraag stelt. Zij gaat eveneens accoord met deze opschortingen.

D. BBP's die behouden werden en waarvan de wijziging moet worden overwogen binnen het kader van de PGB's :

**a. Brussel : BBP 60/12 en 60/13
Elsene BBP blok 30**

Er werden verzoeken ingediend tot opschorting van deze BBP's omdat ze niet conform zijn met het ontwerp van GeWOP. De verzoekers wijzen op het permanent onevenwicht tussen de administratieve functies en de huisvesting.

De GOC stelde de creatie voor van een Europese PGB voor een beter toezicht op de evenwichtige ontwikkeling van de functies in de Europese wijk.

De GOC vraagt de opschorting van het BBP in kwestie niet, omdat dit de lopende projecten in gevaar zou brengen. Ze vindt evenwel dat een algemeen schema moet worden bestudeerd voor de PGB, in continuïteit met de studie Ruimte Brussel-Europa en dat de Regering zonodig moet beslissen over de wijziging van de betrokken BBP's.

b. Sint-Gillis : BBP Fonsny 2

Indieners van bezwaren vragen de opschorting van het BBP, rekening houdend met de administratieve bestemming die voorzien is voor het blok Merode/Rusland/Hallepoort.

Dit BBP past in de PGB Nr.4 van het Zuidstation. De GOC meent dat er geen reden is om het plan op te schorten vermits het mogelijk blijft om de functies in de hele perimeter opnicuw in evenwicht te brengen.

c. Brussel : Boudewijn/Harmonie :

Un réclamant demande la possibilité de construire un projet mixte comprenant des bureaux le long du boulevard Baudouin, de la résidence rue du Frontispice, et le dépassement du P/S 0,2 si nécessaire.

La demande implique la révision ou la modification du PPAS actuel.

La CRD estime que la définition de l'équilibre des fonctions au sein du quartier doit se déterminer à l'échelle de l'ensemble du PIR N°6 de la Gare du

Nord. Elle rejette donc la demande.

E. Demandes de suspension non retenues

Un certain nombre de demandes de changements des affectations du projet de PRD, pour des parcelles comprises dans des PPAS approuvés et conformes au projet de PRD ont été introduites.

Elles impliqueraient une modification du PRD.

La CRD ne les retient pas, parce qu'elle estime ne pas devoir remettre en question les choix du projet de PRD pour les zones concernées. Il s'agit de:

- Saint-Gilles: PPAS "Vlogaert" et "Louise":
Il n'y a pas de motivation à la demande de révision de ces PPAS, de plus, ils sont conformes avec les affectations du projet de PRD.
- Saint-Josse: PPAS "Gare du Nord":
l'îlot N°2 est essentiellement affecté au logement tout en autorisant des surfaces administratives.
La CRD estime qu'il n'y a pas lieu de le remettre en question.
- Watermael-Boistfort: PPAS "Souverain-Ouest":
la plus grande partie de ce PPAS a déjà été réalisée. Il n'y a donc aucune raison de le remettre en question.
- Watermael-Boistfort: PPAS "Souverain-Est":
demande de mise en périmètre administratif de la majeure partie du PPAS. La CRD estime qu'il n'y a pas lieu de modifier les affectations logements prévues au PPAS et conformes au projet de PRD.

F. demandes de suspension non retenues car n'étant pas à l'échelle du PRD:

Een indiener van bezwaren vraagt de mogelijkheid om een gemengd project te bouwen met kantoren langs de Boudewijnlaan en huisvesting in de Frontispiesstraat en de V/T 0,2 zonodig te overschrijden.

Het verzoek impliceert de herziening of de wijziging van het huidige BBP.

De GOC vindt dat het evenwicht van de functies binnen de wijk moet worden bepaald op de schaal van PGB Nr. 6 van het Noordstation en verwerpt bijgevolg het verzoek.

E. Verzoeken voor opschorting, die niet weerhouden werden

Er werden een aantal verzoeken ingediend tot wijziging van de bestemming van het ontwerp van GeWOP voor percelen die onder BBP's vallen, die werden goedgekeurd en die conform zijn met het ontwerp van GeWOP. Ze impliceren een wijziging van het GeWOP.

De GOC verwerpt hen omdat ze vindt dat ze de keuzen van het ontwerp van GeWOP voor de betrokken zones niet in vraag moet stellen. Het gaat om:

- Sint-Gillis : BBP "Vlogaert" en "Louiza" :
Het verzoek tot wijziging van deze BBP's is niet gerechtvaardigd. Ze voldoen bovendien aan de bestemmingen van het ontwerp van GeWOP.
- Sint-Joost : BBP "Noordstation" :
Blok nr. 2 is hoofdzakelijk bestemd voor huisvesting, met de toelating van administratieruimten.
De GOC vindt dat het niet in vraag moet worden gesteld.
- Watermaal-Bosvoorde : BBP "Vorst-West" :
Het grootste deel van dit BBP werd reeds verwezenlijkt zodat er geen enkele reden is om het in vraag te stellen.
- Watermaal-Bosvoorde : BBP "Vorst-Oost" :
Verzoek om het grootste deel van dit BBP in een administratieve perimeter onder te brengen. De GOC vindt dat de bestemming als huisvesting die het BBP voorziet en die conform is met het ontwerp van GeWOP helemaal niet in vraag moet worden gesteld.

F. Verzoeken tot opschorting die niet werden weerhouden omdat ze niet op de schaal van het GeWOP zijn :

Plusieurs demandes de suspensions n'ont pas été retenues par la CRD, qui considère que les prescriptions des PPAS visés ne mettent pas en péril les objectifs généraux du projet de PRD.

Les modifications demandées relèvent d'une part, du détail d'affectations à l'échelle du PRD et doivent être prises en compte par les communes concernées qui ont toutes latitudes pour mettre ces PPAS en modification.

D'autre part, certaines réclamations font état de détails concernant les prescriptions propres à ces PPAS (gabarits, implantation au sol des constructions,...) qui relèvent également de la responsabilité communale.

Ainsi les demandes de suspension pour les PPAS suivants n'ont pas été retenues par la CRD:

- Anderlecht: PPAS "Brogniez";
- Anderlecht: PPAS de la Pede;
- A u d e r g h e m : P P A S "Schoofs/Wavre/Triomphe";
- Ganshoren: PPAS "Villas";
- Ganshoren: PPAS IX-2A "Vallée du Molenbeek";
- Schaerbeek: PPAS "Terdelt";
- Watermael-Boitsfort: "Coin du Balai";

G. PPAS en cours d'élaboration:

Plusieurs réclamants demandent que soient pris en considération certains PPAS en cours d'élaboration qui ne sont pas toujours conformes aux affectations prévues du projet de PRD, tout en restant conformes à l'esprit général du plan.

La CRD considère que certaines de ces propositions peuvent être rencontrées, pour autant qu'elles se situent dans le cadre défini par la CRD pour l'acceptation de dérogations par rapport au plan supérieur.

- Anderlecht: projet de PPAS "Square Vandervelde": demande de maintien d'une activité portuaire au quai de Biestebroek. Le projet de PPAS prévoit du logement à cet endroit. La CRD accepte le projet de PPAS qui couvre une zone mixte du plan de secteur, pour autant que le logement ne chasse pas l'entreprise en place.
- Evere: projet de PPAS 211: demande de construction d'un hôtel d'une capacité de 100 chambres. La CRD estime

Verschillende verzoeken tot opschorting werden niet weerhouden door de GOC die ervan uitgaat dat de voorschriften van de bedoelde BBP's de algemene doelstellingen van het ontwerp van GeWOP niet in gevaar brengen.

De gevraagde wijzigingen vallen enerzijds onder de details van de bestemmingen van het GeWOP en moeten overwogen worden door de betrokken gemeenten die de mogelijkheid hebben om deze BBP's te wijzigen.

Anderzijds maken bepaalde bezwaren gewag van details betreffende de voorschriften van deze BBP's zelf (bouwafmetingen, vestiging van bouwwerken,...) die eveneens onder de gemeentelijke bevoegdheid vallen.

Zo werden volgende verzoeken tot opschorting van BBP's niet weerhouden door de GOC :

- Anderlecht : BBP "Brogniez"
- Anderlecht : BBP van Pede
- Oudergem : BBP "Schoofs/Waver/Triomf"
- Ganshoren : BBP "Villa's"
- Ganshoren : BBP IX-2A : "Molenbeekdal"
- Schaerbeek : BBP "Terdelt"
- Watermaal-Bosvoorde : "Bezemhoek"

G. BBP's die worden uitgewerkt :

Verschillende indieners van bezwaren vragen dat men rekening houdt met bepaalde BBP's die worden uitgewerkt maar niet steeds conform zijn met de bestemmingen die het ontwerp van GeWOP voorziet, maar wel met de algemene geest van het plan.

De GOC vindt dat aan bepaalde voorstellen tegemoet kan worden gekomen, voor zover ze zich situeren in het kader dat de GOC bepaalde voor de aanvaarding van afwijkingen op het hogerliggend plan.

- Anderlecht : ontwerp van BBP "Vanderveldesquare" : Verzoek om een havenactiviteit aan de Biestebroekskade te behouden. Het ontwerp van BBP voorziet hier huisvesting. De GOC aanvaardt het ontwerp van BBP dat een gemengd gebied van het gewestplan dekt, op voorwaarde dat de huisvesting de gevestigde ondernemingen niet wegjaagt.
- Evere : ontwerp van BBP 211 : Verzoek om een hotel met 100 kamers te bouwen. De GOC denkt dat dit verzoek kan

- que cette demande peut être rencontrée et qu'un hôtel peut être acceptable dans ce quartier proche de la rue Colonel Bourg.
- Evere: projet de PPAS 710 "Quartier Astrid"
Le programme prévoit 1/3 bureaux, 2/3 logements.
Le quartier se situe en zone d'habitation et en périmètre de protection accrue du logement.
Le projet ne contredit pas la vocation logement de la zone et peut être accepté dans le respect des conditions de dérogation définies par la CRD.
 - Forest: projet de PPAS N° 15 du "Bempt":
la commune demande la modification du PRD pour permettre la confirmation du projet de PPAS et des affectations qui y sont prévues: implantation de bureaux à proximité de la gare de Forest-Midi.
Les nouvelles définitions proposées au glossaire par la CRD rendent possible ce PPAS sans modification du PRD.
 - Ixelles: projet de PPAS pour l'îlot 24, rue de la Toison d'Or, de Stassart, des Drapiers:
le projet de PPAS approuvé par la commune prévoit une affectation mixte bureaux, commerces, logements.

La CRD considère que la demande correspond à un objectif d'augmentation du logement et peut être acceptée dans le respect des conditions de dérogations définies par la CRD.
 - Schaerbeek: projet de PPAS "Eglise Sainte-Marie":
ce projet prévoit un volume important de bureaux en zone d'habitation et zone mixte d'habitation et d'entreprises au plan de secteur et en périmètre de protection accrue du logement au projet de PRD.
La CRD considère qu'il appartient à la commune de se prononcer sur l'affectation de ce site. La CRD estime qu'un programme équilibré ne comprenant pas un volume excessif de bureaux pourrait être accepté dans les conditions générales précisées par ailleurs.
 - Saint-Josse: projet de PPAS du "Gesu"
site situé en zone d'habitation et en périmètre de protection accrue au projet de
- worden ingewilligd en dat een hotel aanvaardbaar kan zijn in deze wijk die dicht bij de Kolonel Bourgstraat ligt.
 - Evere : ontwerp van BBP 710 "Astridwijk"
:
Het programma voorziet 1/3 kantoren, 2/3 huisvesting. De wijk bevindt zich in een woonzone en in een perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting. Het ontwerp is niet in strijd met de woonfunctie van het gebied en kan worden aanvaard indien het voldoet aan de afwijkingsvoorwaarden die de GOC bepaalde.
 - Vorst : ontwerp van BBP 15 van de "Bempt" :
De gemeente vraagt de wijziging van het GeWOP om het ontwerp van BBP en zijn bestemmingen te bekrachtigen : vestiging van kantoren in de buurt van het station Vorst-Zuid.
De nieuwe definities die de GOC in het glossarium voorstelt, maken dit BBP mogelijk zonder dat het GeWOP moet worden gewijzigd.
 - Elsene : ontwerp van BBP voor blok 24, Guldenvlieslaan, Stassartstraat en Lakenweversstraat :
Het ontwerp van BBP dat de gemeente goedkeurde, voorziet een gemengde bestemming : kantoren, winkels en huisvesting.
De GOC vindt dat het verzoek overeenstemt met de doelstelling om het aantal woningen te vergroten en kan worden aanvaard binnen de afwijkingsvoorwaarden die de GOC bepaalde.
 - Schaarbeek : ontwerp van BBP "Sint-Mariakerk" :
Dit ontwerp voorziet een groot volume kantoren in het woongebied en het gemengd woon- en bedrijfsgebied van het gewestplan en in de perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting van het ontwerp van GeWOP.
De GOC vindt dat de gemeente zich moet uitspreken over de bestemming van deze site. De GOC acht een evenwichtig programma met geen te groot volume kantoren aanvaardbaar binnen de algemene voorwaarden die elders worden weergegeven.
 - Sint-Joost : ontwerp van BBP van de "Gesu"
site gelegen in een woongebied en een

PRD.

Le réclamant demande la mise en périmètre administratif métropolitain de ces terrains, ce que la CRD refuse.

La CRD considère qu'un projet mixte à dominante logement doit être développé sur ce site. Le projet de PPAS doit définir cette mixité.

perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting van het ontwerp van GeWOP.

De indiener van bezwaren vraagt om deze terreinen in een grootstedelijke administratieperimeter te plaatsen, wat de GOC weigert.

De GOC vindt dat een gemengd project met overwegend huisvesting hier moet worden ontwikkeld. Het ontwerp van BBP moet deze gemengdheid definiëren

La Commission Régionale de Développement

De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie



Le Président

De Voorzitter

Madame Françoise THYS-CLEMENT



Le Vice-Président

De Vice-Voorzitter

De Heer Gerrit RAUWS



Le Secrétaire

De Secretaris

Monsieur Benoit PERILLEUX

Annexe : PIR et PIR de réserve, suite à l'avis de la CRD**PIR maintenus, créés ou modifiés**

1. PIR Quartier Nord (programme modifié)
2. PIR Gare du Midi (programme modifié)
3. PIR Gare de l'Ouest (programme et périmètre modifié)
4. PIR Europe (nouveau)
5. PIR Erasme (nouveau)
6. PIR Canal Nord (nouveau)

PIR supprimés

- Hôpital Militaire
- Caserne Dailly
- Caserne Rolin

PIR de réserve

- R1. Dépôt Central de la Voie au Dobbelenberg
 R2. Josaphat
 R3. Delta

Bijlage : PGB's en reserve-PGB's , vervolg op het advies van de GOC**Behouden, nieuwe of gewijzigde PGB's**

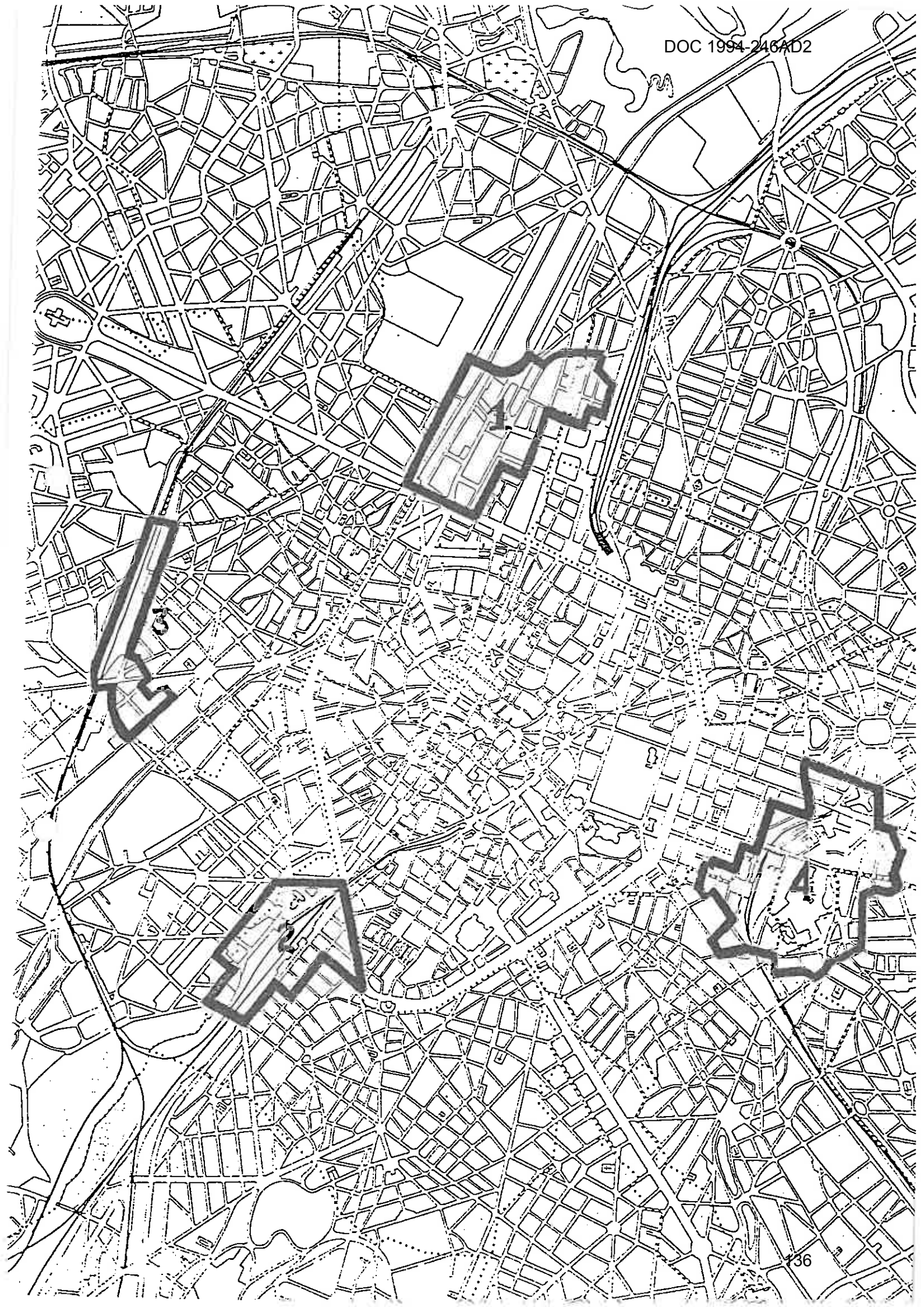
1. PGB Noordwijk (gewijzigd programma)
2. PGB Zuidstation (gewijzigd programma)
3. PGB Weststation (gewijzigd programma en gewijzigde perimeter)
4. PGB Europa (nieuw)
5. PGB Erasmus (nieuw)
6. PGB Noordelijk gedeelte van het kanaal (nieuw)

Geschrapte PGB's

- Militair Hospitaal
- Dailly-kazerne
- Rolinkazerne

Reserve-PGB's

- R1. Centrale opslagplaats van het spoor op de site Dobbelenberg
 R2. Josaphat
 R3. Delta





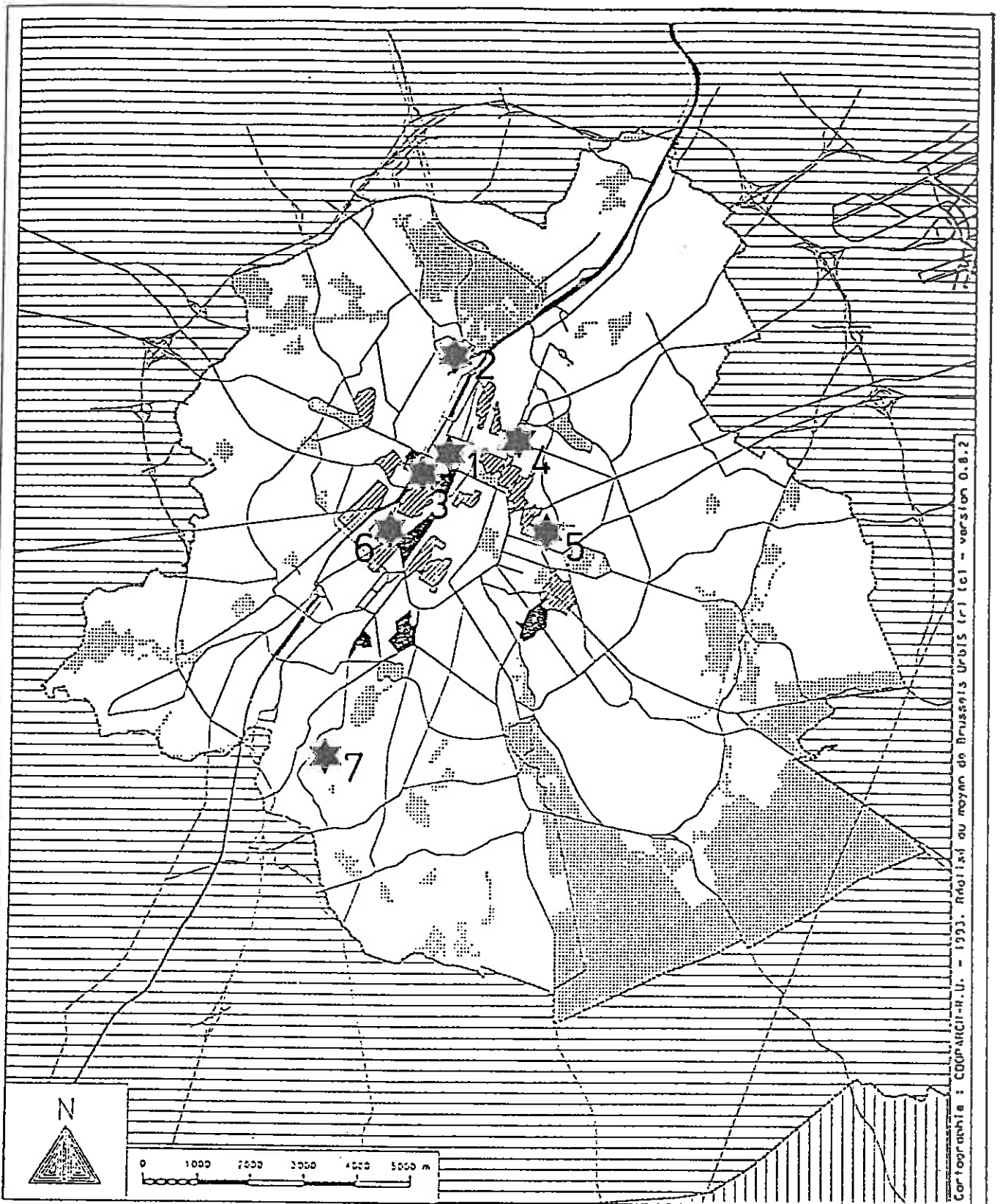
5

1974
Feb.





R3



Contrats de quartier prioritaires proposés par la CRD
Prioritaire wijkcontracten voorgesteld door de GOC