



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Territoriale
Ontwikkeling,**

**belast met de Stadsvernieuwing, de
Stedenbouw, het Grondbeleid, het Erfgoed
en het Toerisme**

**VERGADERING VAN
MAANDAG 27 JUNI 2022**

ZITTING 2021-2022

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

**Commission du développement
territorial,**

**chargée de la rénovation urbaine, de
l'urbanisme, de la politique foncière, du
patrimoine et du tourisme**

**RÉUNION DU
LUNDI 27 JUIN 2022**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 1

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de definitieve goedkeuring van het Richtplan van Aanleg (RPA) 'Herrmann-Debroux'".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Tristan Roberti, 1

betreffende "de definitieve goedkeuring van het RPA Herrmann-Debroux".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 1

betreffende "de sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

De heer Rudi Vervoort, minister-president

Vraag om uitleg van de heer Mathias Vanden Borre 14

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 1

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "l'adoption définitive du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux".

Demande d'explications jointe de M. Tristan Roberti, 1

concernant "l'approbation définitive du PAD Herrmann-Debroux".

Demande d'explications jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 1

concernant "la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mme Marie Nagy (DéFI)

M. Rudi Vervoort, ministre-président

Demande d'explications de M. Mathias Vanden Borre 14

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la

het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de gedeelde visie voor de Europese wijk".

Bespreking – Sprekers:

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

De heer Rudi Vervoort, minister-president

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 22

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de follow-up van de resolutie over de vergroening van de openbare gebouwen".

Mondelinge vraag van mevrouw Marie Nagy 26

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van

promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "la "vision partagée" pour le quartier européen".

Discussion – Orateurs :

M. Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mme Marie Nagy (DéFI)

M. Rudi Vervoort, ministre-président

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 22

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le suivi de la résolution concernant la végétalisation des bâtiments publics".

Question orale de Mme Marie Nagy 26

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la

het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "het einde van het openbaar onderzoek over het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP in het kader van het Heizelplateau".

Mondelinge vraag van de heer Mathias Vanden Borre

29

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de renovatie van het Koning Boudewijnstadion".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski

31

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de annulering van de aan Droghe verleende stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie van de renbaan van Bosvoorde".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski

33

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la fin de l'enquête publique sur le projet de modification partielle du PRAS dans le cadre du plateau du Heysel".

Question orale de M. Mathias Vanden Borre

29

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la rénovation du stade Roi Baudouin".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

31

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "l'annulation du permis d'urbanisme délivré à Droghe pour la rénovation de l'hippodrome de Boitsfort".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

33

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

betreffende "de aankoop van gronden van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, de programmering en praktische uitdagingen van de site Schaarbeek-Vorming".

concernant "l'acquisition des terrains du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, la programmation et les enjeux pratiques du site de Schaerbeek-Formation".

101 Voorzitterschap: mevrouw Isabelle Emmery, voorzitter.

Présidence : Mme Isabelle Emmery, présidente.

105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

105 aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

105 betreffende "de definitieve goedkeuring van het Richtplan van Aanleg (RPA) 'Herrmann- Debroux'".

concernant "l'adoption définitive du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux".

105 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI,**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI,

105 betreffende "de definitieve goedkeuring van het RPA Herrmann-Debroux".

concernant "l'approbation définitive du PAD Herrmann-Debroux".

105 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

105 betreffende "de sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct".

concernant "la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".

111 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- Op 28 april keurde de regering het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux en het bijbehorende milieueffectenrapport definitief goed. Het belangrijkste element uit dat plan is de heraanleg van de E411 als stadsboulevard.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le 28 avril dernier, votre gouvernement approuvait définitivement le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux ainsi que son rapport sur les incidences environnementales.

Het project blijft de gemoederen beroeren. De omwonenden zeggen nog altijd geen inzage te hebben gekregen in de wijzigingen en zich dus niet over de plannen te kunnen uitspreken.

L'ambition principale de ce projet est de réaménager l'axe de l'E411 en boulevard urbain afin de transformer cette infrastructure et son viaduc en un support de mobilité multimodale. Il s'étend autour des zones Triomphe, Delta, Triangle, Beaulieu et Demey, ainsi que dans les communes de Watermael-Boitsfort et Auderghem.

Hun grootste vrees is dat de inrichting van een multimodaal verkeersknooppunt het verkeer naar de omliggende straten zal verschuiven. Andere vragen gaan over de omvang van de gebouwen.

Comprenant un périmètre de 43,5 ha, il s'agit du plus vaste PAD élaboré jusqu'à présent. L'objectif déclaré est de repenser l'aménagement de ces quartiers afin de garantir une cohérence urbanistique et une mixité des fonctions urbaines, tout en permettant le développement de projets immobiliers, d'équipements, d'espaces publics et d'espaces verts.

De omwonenden hebben gevraagd om een nieuw openbaar onderzoek te starten. Ze worden daarin gesteund door mijn fractie, maar de regering is helaas niet op hun vraag ingegaan.

Nous savons que ce projet continue de susciter de nombreuses craintes parmi les riverains, qui n'ont d'ailleurs toujours pas pris connaissance des modifications apportées. Ils se considèrent dès lors dans l'incapacité de se prononcer sur le fond du projet.

Welke wijzigingen heeft het richtplan van aanleg ondergaan, sinds het in juli 2021 in tweede lezing werd goedgekeurd? Is er garantie op degelijke mobiliteitsalternatieven? Krijgt het terrein van de Adeps extra parkeergelegenheid? Wordt tramlijn 8 nog voor de afbraak van het viaduct tot daar verlengd?

La première crainte concerne évidemment les solutions de mobilité alternatives dégagées pour permettre à cette importante porte d'entrée de Bruxelles de fonctionner de manière multimodale sans entraîner un report du trafic vers les voiries proches. D'autres questions subsistent, notamment liées aux gabarits des immeubles et aux ombrages qu'ils provoqueraient.

113

Wat was het resultaat van de laatste vergaderingen met de andere gewesten? De komende weken zou er opnieuw worden vergaderd. Welke punten staan op de agenda?

U beloofde een clausule toe te voegen om de bouw van de woningen pas te laten starten wanneer de openbare ruimte en de vervoersalternatieven klaar zijn. Kunt u daar meer over zeggen? Is het de eerste keer dat een richtplan van aanleg een dergelijke clausule bevat?

Zijn er wijzigingen aangebracht aan de plannen voor de gebouwen? Werd het aandeel kantooroppervlakte aangepast? Wat met de huidige kantoren van de Europese Commissie, die een herbestemming krijgen?

Wat zijn volgens de effectenstudie de belangrijkste negatieve gevolgen van het project? Welke maatregelen neemt u om die op te vangen?

Wanneer legt u het nieuwe richtplan van aanleg aan de gemeenten en de omwonenden voor?

Pour ces différentes raisons, les riverains ont demandé l'ouverture d'une seconde enquête publique. Cette démarche avait été soutenue par mon groupe, mais elle n'a malheureusement pas été retenue par votre gouvernement.

Dès lors que le PAD est désormais validé, je souhaiterais que vous nous exposiez clairement dans quelle mesure le projet définitif permet de répondre aux craintes exprimées.

Quelles sont les principales modifications apportées à la version approuvée en deuxième lecture en juillet 2021 ?

S'agissant de la suppression du viaduc et de la nouvelle organisation de l'espace public dans le périmètre, votre gouvernement considère que "le PAD va permettre l'émergence de beaucoup plus d'alternatives de mobilité". Pourriez-vous nous exposer concrètement les garanties qui sont prévues pour la mise en œuvre de ces solutions ?

Pouvez-vous nous confirmer que la réalisation du parking sur le site de l'Adeps, avec prolongement de la ligne de tram 8, est bien l'option retenue et que le PAD prévoit bien son opérationnalisation avant la destruction du viaduc ?

Étant donné l'importante dimension interrégionale de ce projet, non seulement pour les automobilistes, mais également pour la coordination des pistes cyclables, pourriez-vous nous préciser quand ont eu lieu les dernières réunions avec les deux autres Régions, ainsi que les éléments sur lesquels elles se sont éventuellement accordées ?

Nous avons dernièrement entendu, au Parlement wallon, des critiques relatives au manque de concertation. Nous y avons appris que d'autres réunions devraient suivre dans les prochaines semaines. Qu'est-ce qui est précisément prévu, et quels seront les points abordés ?

Vous vous êtes engagé à introduire une clause dans le projet afin que la construction des logements ne soit entamée qu'après un travail sur les espaces publics et les nouvelles alternatives de mobilité. Pourriez-vous préciser ce qui est concrètement prévu à cet égard ? Est-ce bien la première fois que pareille clause est intégrée dans un plan d'affectation du sol ?

Ensuite, de nouvelles modifications ont-elles été apportées à certains gabarits d'immeubles ?

Dans quelle mesure les superficies de bureaux ont-elles été revues, à l'aune des nouveaux besoins répertoriés par les études récentes, dont celle de perspective.brussels ? Qu'en est-il des actuels bureaux de la Commission européenne, qui devaient être transformés ?

Selon l'article 30/11 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, le rapport sur les incidences environnementales vise notamment à déterminer les impacts négatifs imprévus et les éventuelles mesures correctrices à engager. Pourriez-vous dès

115 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux in derde lezing is goedgekeurd.*

Een dergelijk project wordt niet alleen met belangstelling, maar ook met argwaan gevolgd. Sommige buurtbewoners kunnen zich moeilijk voorstellen hoe de openbare ruimte er na de werkzaamheden uit zal zien.

Mobiliteit kreeg heeft in de plannen voorrang gekregen. Daardoor is de stedelijke ontwikkeling van de buurt wat op de achtergrond geraakt. Dat is jammer, want het Carrefourterrein in Oudergem en het Deltaterrein bieden allebei veel mogelijkheden op dat vlak.

117 **Wat zijn de belangrijkste wijzigingen aan de tekst?**

Tot en met 2019 vonden er regelmatig informatie- en overlegvergaderingen over het project plaats. Daarna werden de omwonenden nog amper bij het proces betrokken.

Voor zover ik weet, werd er geen communicatiecampagne opgezet. Toen ik u daar eerder naar vroeg, antwoordde u dat perspective.brussels de derde lezing afwachtte, om op basis van de definitieve versie te communiceren. Op welke manier wilt u vandaag het grote publiek informeren? Hoe betreft u daar de gemeenten bij?

Voor de uitvoering van het richtplan van aanleg zouden een operationeel platform en een stuurcomité instaan. Zijn die al werkzaam? Nam de regering al een beslissing over de uitvoering van het richtplan van aanleg? Wat is het tijdschema? Wanneer in 2030 zullen de werkzaamheden precies van start gaan?

Er kwamen ook boze reacties uit Waals-Brabant. Blijkbaar denken de inwoners van die provincie dat ze niet meer in Brussel zullen geraken. Hoe verloopt het overleg met de andere

lors nous résumer les principaux impacts potentiels déterminés et les mesures prises pour accompagner leur survenance ?

Enfin, quand le nouveau PAD sera-t-il publié et communiqué, tant aux communes qu'aux riverains concernés ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux a été approuvé en troisième lecture. Nous nous en réjouissons. Nous félicitons le gouvernement et les administrations qui y ont travaillé.

Il s'agit de l'aboutissement d'un long processus entamé il y a une dizaine d'années. J'étais alors échevin de l'aménagement du territoire à Watermael-Boitsfort et, à ce titre, associé au comité d'accompagnement dès le départ.

Ce projet a évolué au fil du temps. Il suscite de l'intérêt et, comme tous les projets d'ampleur, de l'inquiétude. Pour une partie des habitants, il est difficile de se projeter dans une ville où une Région dans laquelle les espaces publics sont repensés et offrent davantage de place aux piétons, aux transports en commun, aux cyclistes et à la verdurisation, puisque l'axe devra accueillir plusieurs alignements d'arbres et que les espaces publics devront à cette occasion être quelque peu déminéralisés.

Les enjeux de mobilité primaient et ont fait passer au second plan le redéploiement urbanistique des sites en accroche, en tout cas sur le plan de la communication et des relais médiatiques. On peut le regretter, car le site du Carrefour d'Auderghem, qui ressemble aujourd'hui à un supermarché de périphérie au cœur de la ville, et le site Delta, offrent tous deux un potentiel important.

Nous vous avons déjà interpellé à ce sujet, mais l'approbation en troisième lecture est l'occasion de faire le point sur ce dossier et, surtout, sur ce qui attendu pour la suite.

Quelles ont été les principales adaptations apportées dans le cadre de cette approbation ? Des discussions ont notamment eu lieu au sujet des sites en accroche, des gabarits des bâtiments et de la connexion entre le parc Demey et les bâtiments projetés sur le site.

En matière d'information et de communication, en 2016, 2018 et 2019, de nombreuses réunions publiques ont été organisées par perspective.brussels dans le cadre de l'enquête publique, notamment une grande réunion en 2019. Depuis, le souffle est un peu retombé, alors que les habitants continuent d'être mobilisés sur le dossier et demandent à être informés et associés au processus.

Sauf erreur de ma part, aucune réunion publique et aucune campagne de communication n'ont été organisées autour de ce projet. Je vous avais déjà interrogé voici quelques mois au moment de la deuxième lecture et vous m'aviez répondu que perspective.brussels attendait la troisième lecture pour éviter de communiquer par à-coups et présenter une version définitive.

gewesten, onder meer over een versterking van het openbaar vervoer?

Dès lors, qu'est-il prévu en matière d'information du public et comment les communes concernées sont-elles associées ?

S'agissant de la préparation de la mise en œuvre du PAD, vous aviez évoqué dans des réponses précédentes la mise en place d'une plateforme opérationnelle et d'un comité de pilotage chargé de mettre en œuvre le PAD. Pourriez-vous nous indiquer où en est ce travail ? Le gouvernement a-t-il déjà pris des décisions concernant la mise en œuvre du PAD ? Quel est le calendrier envisagé ? La date de 2030 pour le début des travaux revient souvent, mais les choses ont-elles été affinées ? Cela intéresse les acteurs de terrain.

Enfin, depuis l'approbation du PAD, nous avons entendu une série de réactions, souvent excessives, de la part d'élus du Brabant wallon. Ils semblaient croire qu'on leur interdisait de venir à Bruxelles, alors qu'en réalité, une infrastructure de deux fois deux bandes est maintenue et permettra d'entrer dans Bruxelles sans difficulté, comme au boulevard de la Woluwe.

Ces réactions sont excessives mais posent néanmoins la question de la concertation avec les autres Régions et de la mise en œuvre de ce projet. Une réflexion a été entamée avec d'autres Régions sur les transports en commun, qui pourraient être renforcés, avec la création de nouvelles lignes. Pourriez-vous nous indiquer où en est cette concertation ?

119

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Met het richtplan Herrmann-Debroux wil de regering de snelweg E411 tot een stadsboulevard omvormen. Daartoe wordt het Herrmann-Debrouxviaduct afgebroken.

De omwonenden verzetten zich sinds een jaar tegen die afbraak. Ze klagen over een gebrek aan mobiliteitsoplossingen en over het onafgewerkte gewestelijk expresnet. Ze vragen dan ook om de beslissing uit te stellen.

Nu maakt ook de Waals-Brabantse overheid zich zorgen over de plannen. De provincie wenst overleg over het dossier, omdat ze vreest voor de gevolgen voor het intergewestelijke verkeer. Vooral pendelaars zouden hinder ondervinden.

In de samenwerkingsovereenkomst uit 1991 betreffende wegen die de gewestgrenzen overschrijden, staat dat er een bilaterale overeenkomst nodig is als de werkzaamheden een invloed hebben op de verkeersdoorstroming.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le gouvernement bruxellois a approuvé jeudi dernier le plan d'aménagement directeur (PAD) pour la zone Delta-Herrmann-Debroux. L'un de ses objectifs majeurs est le réaménagement en boulevard urbain de l'axe de l'autoroute E411 en provenance de Namur, ce qui passerait notamment par la destruction du viaduc Herrmann-Debroux.

Depuis plus d'un an déjà, les riverains du collectif PAD'Accord manifestent leur opposition à la destruction de ce viaduc. Ils se plaignent du manque de solutions de mobilité en amont et de l'absence de finalisation du chantier du réseau express régional et demandent de ne pas prendre cette décision avant une échéance bien plus lointaine.

Désormais, ce sont les autorités du Brabant wallon qui s'inquiètent du réaménagement de la fin de l'autoroute E411 à Bruxelles. Plusieurs députés de la majorité wallonne ont fait part de leurs préoccupations à ce sujet et la Province réclame une concertation. Les députés wallons s'inquiètent des conséquences sur le trafic interrégional, rappelant que, lors de la fermeture du viaduc durant quatre mois à la suite d'un incendie, la congestion avait été désastreuse. En effet, des dizaines de milliers de personnes empruntent quotidiennement cet axe qui plonge depuis la périphérie vers Bruxelles. Les répercussions sur la mobilité seraient donc considérables, notamment pour les navetteurs.

À ce sujet, l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant les routes dépassant les limites des Régions prévoit qu'en cas de modification, ces dernières seront appelées à conclure

121

Dat is het geval voor het viaduct, aangezien het Vlaams Gewest verantwoordelijk is voor het beheer van een twee kilometer lang deel van de E411. Uiteraard zal de afbraak van het viaduct invloed hebben op het verkeer. Die bilaterale overeenkomst moet er dus komen alvorens de regering een definitieve beslissing neemt.

Kunt u meer zeggen over het tijdschema en de werkwijze? Hoe zal het overleg verder verlopen?

Hoe werkt u samen met de gemeenten en de omwonenden, die vragen dat er nog voor de afbraak van het viaduct oplossingen worden uitgewerkt? Hoe zullen de geschrapte parkeerplaatsen worden gecompenseerd en hoe zal men vermijden dat het verkeer zich niet naar de omliggende wijken verplaatst? Is daarover een studie opgesteld? Wat zijn de resultaten?

Wat is het tijdschema voor de aanleg van het fietspad en van de park-and-ride aan het sportcentrum van de Adeps? Is er bestudeerd of de metro tot aan de park-and-ride kan worden verlengd?

Wat besliste u over de park-and-rides aan Delta en Herrmann-Debroux? Wanneer gaan ze dicht? Zal de regering carpoolen bevorderen om de files richting Brussel terug te dringen?

123

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA). - Het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux betreft de herbestemming van een zeer omvangrijk gebied, dat zich uitstrekt over de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde en ook een stuk van de E411 en drie viaducten omvat. Het is ook de bedoeling om de boulevards in de zone om te vormen tot stadsboulevards.

De N-VA steunt de plannen als die de leefbaarheid in de wijken ten goede komen, maar is wel bezorgd over een aantal punten. Ten eerste loopt de E411 ook over Vlaams grondgebied en Vlaanderen heeft zijn eigen plannen voor de herinrichting van de Ring. Zo heeft het een aantal voorstellen geformuleerd voor een aantal quick wins, waarvan er een deel overlappen met het richtplan van aanleg.

une convention bilatérale. L'article 5 précise que les Régions concernées se concerteront si les mesures envisagées influent sur l'écoulement du trafic.

Le viaduc est également concerné par cette disposition, car la Région flamande est responsable de la gestion d'un tronçon de l'autoroute E411 (A4-E411) de plus de deux kilomètres de long en amont, à Auderghem. Sa fermeture influencerait naturellement l'écoulement du trafic. Il me semble dès lors que cette concertation et la conclusion d'une convention bilatérale sont des prérequis à la prise d'une décision définitive concernant l'avenir de cet ouvrage d'art.

M. le ministre-président, qu'avez-vous mis en place à ce sujet ? Le gouvernement indiquait préparer une note pour clarifier le calendrier et la méthode de réalisation. Pouvez-vous nous la communiquer ? Quel est le calendrier retenu ? Quelle est la méthode de réalisation décidée ? Quelle est la suite du processus de concertation et comment celui-ci va-t-il permettre de faire évoluer le projet décidé unilatéralement jusqu'ici ?

Comment avez-vous décidé de coconstruire ce projet avec la commune et les riverains, qui réclament des solutions alternatives préalablement à la destruction du viaduc ? Quelles assurances pouvez-vous leur donner quant à la compensation des places de stationnement dans la zone et au report éventuel de trafic vers les quartiers résidentiels adjacents ? Ce dernier aspect a-t-il été étudié ? Si oui, pour livrer quelles conclusions ? Quelles seront les méthodes d'encadrement et les déviations ?

Quel est le calendrier de réalisation du futur park and ride (P +R) à la hauteur du centre sportif Adeps de la forêt de Soignes et du tracé de la piste cyclable envisagée ? Un prolongement du métro jusqu'à ce P+R, notamment en aérien ou en extérieur, est à la fois faisable et souhaitable pour éviter une rupture de charge inutile pour les voyageurs. Cette idée est-elle examinée par le gouvernement ?

Qu'est-il décidé au sujet des P+R Delta et Herrmann-Debroux ? Quel est le calendrier relatif à leur fermeture annoncée ? Quelle solution de covoiturage votre gouvernement propose-t-il pour régler le problème de congestion aux entrées de Bruxelles ?

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais). - *Le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux concerne le réaménagement d'une vaste zone s'étendant sur les communes d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort et comprenant un tronçon de la E411 et trois viaducs.*

La N-VA soutient les plans s'ils favorisent l'habitabilité des quartiers, mais est préoccupée à plusieurs égards. Tout d'abord, l'E411 traverse aussi la Flandre, qui a ses propres projets de réaménagement du ring.

Aucune organisation flamande n'ayant été associée à l'élaboration du PAD à part De Lijn, la Flandre a inscrit le dossier à l'ordre du jour du Comité de concertation.

Vlaanderen merkte daarbij op dat er behalve De Lijn geen enkele Vlaamse organisatie betrokken was bij de totstandkoming van het richtplan van aanleg. Daarom heeft het het dossier op de agenda van het Overlegcomité gezet.

Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open Vld) hekelde in december 2021 de houding van het Brussels Gewest. Zo zei ze dat het Brussels Gewest zonder meer een aantal rijstroken wilde schrappen en dat het gewest het andermaal niet nodig achtte om daarover overleg te organiseren. Ze zei dat Brussel Vlaanderen voor voldongen feiten stelde en dat kan uiteraard niet door de beugel. Ze voegde daaraan toe dat ze meermaals had aangedrongen op overleg en dat ze het overleg opnieuw formeel zou opstarten tussen de administraties en tussen de kabinetten. Als dat overleg geen resultaat oplevert en er geen andere plannen op tafel komen, dan ziet ze nog maar een mogelijkheid, namelijk juridische stappen ondernemen.

¹²⁵ In welke mate werd er rekening gehouden met de bezorgdheden van Vlaanderen in het definitieve richtplan?

Welke overlegmomenten zijn er nog geweest en welke oplossingen werden daarbij geformuleerd voor de bezwaren en opmerkingen die Vlaanderen had geuit?

De meeste knelpunten hebben betrekking op het sluipverkeer en mobiliteit in het algemeen. Welke oplossingen heeft het Brussels Gewest voorgesteld om het sluipverkeer en nieuwe sluiproutes te vermijden? Vlaanderen vreest dat Brussel de overlast in feite over de gewestgrenzen wil duwen.

¹²⁷ **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Het doel van het goedgekeurde richtplan van aanleg Herrmann-Debroux is om een multimodale stedelijke omgeving te creëren, waar de inwoners en hun activiteiten op de eerste plaats komen.*

Voor de aanleg van de mobiliteitsinfrastructuur is een toelating voor de inrichting van de openbare ruimte en de heraanleg van de wegen nodig. Klopt het dat de werkzaamheden zullen samenvallen met die voor het gewestelijk expresnet?

De hevige reacties uit Waals-Brabant hebben me verrast. Kunt u meer vertellen over het overleg dat u met het Waals en het Vlaams Gewest hebt gevoerd?

La ministre flamande de la mobilité a regretté que la Région bruxelloise veuille supprimer certaines bandes de circulation sans concertation. Elle a ajouté qu'elle tentera de relancer formellement la concertation, mais en cas d'échec et si aucun autre plan n'est proposé, elle se verra obligée d'engager une action en justice.

Dans quelle mesure les préoccupations de la Flandre ont-elles été prises en considération dans le PAD final ?

Quelles solutions la Région a-t-elle proposées pour éviter le report du trafic au-delà des frontières régionales ?

Mme Marie Nagy (DéFI).- Je remercie mes collègues d'avoir mis ce point à l'ordre du jour. Le PAD Herrmann-Debroux a effectivement été adopté en troisième lecture le 28 avril et est entré en vigueur. L'objectif de ce PAD était de créer une entrée de ville pour en faire quelque chose de beaucoup plus urbain s'inscrivant dans une conception de la ville multimodale, tournée essentiellement vers ses habitants et leurs activités et non pas vers des infrastructures uniquement consacrées à la voiture individuelle. Cette idée de suppression de boulevard urbain que Didier Gosuin a portée avec beaucoup de volontarisme depuis quinze ans se concrétise enfin dans ce PAD.

M. le ministre, des questions se posent effectivement concernant, notamment, le calendrier. La création des infrastructures de mobilité qui vont accompagner la mise en œuvre du PAD nécessiteront des autorisations pour l'aménagement de l'espace public et la réfection des voiries en vue de la création de ce boulevard urbain. Confirmez-vous que ce calendrier sera concomitant avec celui du RER ? Ce délai de huit ans pour le réaménagement me semble raisonnable car il permet de mener à bien une concertation avec les différents acteurs intéressés.

J'ai également été surprise par la vive réaction de la Wallonie et les débats enflammés au Parlement wallon, notamment de la part des représentants du Brabant wallon. Des concertations ont

131

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - *De regering heeft het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux op 28 april 2022 goedgekeurd. U kunt het raadplegen op de website van perspective.brussels.*

De wijzigingen die tussen de tweede en derde lezing werden aangebracht, zijn miniem. De verschillende voorstellen met betrekking tot de mobiliteit werden onderzocht en zijn terug te vinden in het milieueffectenrapport.

Een hoofdstuk uit datzelfde rapport is gewijd aan de afbraak van het viaduct. Daarin staan aanbevelingen inzake mobiliteit, waarmee vooral in het stadium van de vergunningsaanvraag rekening moet worden gehouden.

Om de omliggende wijken tegen sluipverkeer te beschermen, is het beter om de verkeersstromen eerst te observeren alvorens maatregelen, zoals circulatie- en parkeerplannen, in te voeren. Daarnaast zullen we middelen uittrekken voor begeleidende maatregelen buiten de perimeter van het richtplan van aanleg.

In het richtplan van aanleg zijn twee, elkaar aanvullende mobiliteitsstrategieën opgenomen:

- een strategie die gericht is op de overstap op andere vervoersmodi;

133

- een mobiliteitsstrategie voor de wijk zelf.

Die laatste bestaat uit vier aspecten: de ontwikkeling van een sterk openbaarvervoersaanbod; het stimuleren van de actieve modi en het openbaar vervoer; de beperking van de infrastructuur op de stadsboulevard; en de beperking van het aantal parkeerplaatsen.

Uit de mobiliteitsstudies blijkt dat de locatie van het sportcentrum van de Adeps erg geschikt is voor de inrichting van een multimodaal verkeersknooppunt. De plek is vanuit Brussel immers vlot bereikbaar met het openbaar vervoer of de

pourtant eu lieu avec les deux autres Régions. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux a été définitivement approuvé le 28 avril 2022 et publié au Moniteur belge le 1er juin. Il est disponible sur le site de perspective.brussels. Vous trouverez sur ce site plusieurs réponses à vos questions, mais je vais tout de même vous apporter certains éclaircissements.

Les principales modifications réalisées entre les deuxième et troisième lectures sont minimales et ne comprennent pas de modifications sur les gabarits des sites en accroche. Les différentes propositions faites dans le PAD concernant la mobilité ont été analysées et modélisées. Elles sont présentées dans le rapport sur les incidences environnementales (RIE).

L'évaluation des incidences de la suppression du viaduc Herrmann-Debroux est reprise au point 3.1.3.5 du RIE. Ce chapitre est particulièrement fourni et ne pourrait être synthétisé ici. Je vous invite à le lire. Des recommandations précises, notamment en matière de mobilité, sont énoncées. La plupart ne concernent pas l'échelle du PAD mais devront être prises en considération dans la suite du processus, notamment au stade des permis d'urbanisme.

Afin de protéger du trafic de transit les quartiers constituant un itinéraire bis pour rejoindre l'axe Delta - Herrmann-Debroux, c'est-à-dire principalement sur les territoires d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort, il est plus spécifiquement recommandé d'observer et surveiller le trafic avant de prendre des mesures de protection adéquates, telles que des plans de circulation et des plans de stationnement. Il est également recommandé de prévoir le financement des mesures d'accompagnement en dehors du périmètre du PAD.

Le PAD préconise deux stratégies de mobilité complémentaires :

- une stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine visant à favoriser le report modal en amont de l'entrée de ville, qui s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, en lien avec les initiatives prises au niveau fédéral - notamment ferroviaires avec le réseau express régional - et les deux autres Régions ;

- une stratégie de mobilité à l'échelle du PAD et des quartiers alentours.

Celle-ci se développe en quatre volets principaux :

- construire un pôle de mobilité disposant d'une connexion forte aux transports publics pour favoriser le report modal au sein de la Région bruxelloise, en complément de la stratégie à l'échelle métropolitaine ;

- favoriser les modes actifs et les transports publics ;

fiets. Autobestuurders kunnen zonder omwegen naar de parking rijden en daar op een ander vervoermiddel overstappen. Voorts kunnen reizigers van de TEC en De Lijn er overstappen of een ander vervoermiddel nemen. De parking is dus eerder een multimodaal knooppunt dan een eenvoudige park-and-ride. Ook qua infrastructuur biedt de locatie voordelen: de beschikbare ruimte, de beperkte impact op de grondwaterlaag en de mogelijkheid tot gemengd gebruik.

In het richtplan van aanleg komen de operationele aspecten en de fasen van de werkzaamheden niet aan bod. Minister van Mobiliteit Van den Brandt zal in oktober de resultaten van een studie in dat verband voorleggen.

- réduire l'infrastructure afin d'arriver à une capacité désirée pour la voirie métropolitaine Léonard-Delta et reconfigurer les schémas de circulation ;

- adapter l'offre de stationnement automobile autorisée au sein des développements, pour modérer la génération de déplacements automobiles induite et favoriser les alternatives.

J'ai pris bonne note, à cet égard, des réactions que ces propositions ont suscitées. Ces différents points sont détaillés dans le volet stratégique du PAD.

Les études de mobilité ont montré que la localisation du pôle de mobilité - comprenant un park and ride (P+R) sous l'assiette de la voirie, à hauteur de l'Adeps -, est une solution intéressante et qu'elle présente de nombreux avantages.

D'un point de vue fonctionnel, cette localisation permet aux Bruxellois d'y accéder en transport en commun ou à vélo.

De plus, étant proche du ring, elle permet aux automobilistes qui y circulent de rejoindre le parking sans détour et sans devoir davantage s'avancer dans la ville. Elle permet aux automobilistes arrivant de l'autoroute E411 et n'ayant pas changé de mode plus tôt de franchir le ring pour changer de mode à l'entrée de Bruxelles.

Elle permet aussi aux bus du TEC et de De Lijn, dont le service est appelé à être renforcé, de débarquer leurs voyageurs à hauteur du P+R pour une correspondance ou un changement de mode.

Elle permettrait aux futurs bus qui circuleraient sur le ring de débarquer leurs voyageurs à l'entrée de Bruxelles pour un changement de mode ou une correspondance.

Pour toutes ces raisons, le parking envisagé doit être considéré davantage comme un pôle intermodal que comme un simple P+R.

D'un point de vue infrastructurel, l'alternative retenue ne présente aucun désavantage majeur. Ses principaux avantages sont l'espace disponible, l'impact réduit sur la nappe phréatique et la possibilité de mutualiser les besoins en parking avec les équipements sportifs et récréatifs voisins.

Le PAD n'a pas vocation à définir les aspects opérationnels et le phasage des différents travaux. Pour cette raison, le conseil des ministres a chargé la ministre de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière de présenter en octobre de cette année les résultats d'une étude d'opérationnalisation du pôle de mobilité.

Pour ce qui est de la concertation, la commune et les riverains ont été associés tout au long du processus de réalisation du PAD. Cette concertation sera prolongée durant la suite du processus, notamment par le biais des enquêtes publiques en lien avec les différents permis d'urbanisme qui seront déposés.

¹³⁵ *De gemeente en de omwonenden waren van bij het begin bij de uitwerking van het richtplan van aanleg betrokken. Het overleg blijft aan de gang, onder meer door de openbare onderzoeken in het kader van de vergunningsaanvragen.*

In het milieueffectenrapport zijn maatregelen opgenomen om het sluisverkeer te beperken. Daar zal bij de uitvoering zorgvuldig rekening mee worden gehouden.

Op de vergadering van het Overlegcomité van 24 november 2021 beslisten de gewesten dat het Brussels Gewest het overleg over het richtplan Herrmann-Debroux zou leiden. Daartoe werden een stuurgroep, een projectteam en een referentiegroep in het leven geroepen.

De stuurgroep vergaderde voor het eerst op 22 december 2021. Ze boog zich over de fasering van de maatregelen inzake mobiliteit. Daarnaast stelde ze een tijdschema en een budget voor.

Op 25 februari 2022 werd het richtplan van aanleg aan het Waals en het Vlaams Gewest voorgelegd.

Tijdens de derde lezing droegen de ministerraad en minister Van den Brandt mij op om samen met de andere gewesten de interregionale mobiliteitsvraagstukken te bestuderen.

Een bilaterale overeenkomst met het Vlaams Gewest lijkt me niet nodig, aangezien het Brussels Gewest het advies van het Vlaams Gewest heeft gevraagd.

Le RIE réalisé parallèlement au PAD a déterminé une série de mesures à mettre en œuvre pour éviter les incidences sur la mobilité dans les quartiers résidentiels adjacents. Une attention particulière sera accordée à ces recommandations dans la suite du processus.

Quant à la concertation interrégionale, un Comité de concertation a réuni les Régions le 24 novembre 2021. Il a été décidé que le gouvernement bruxellois mènera une concertation au sein de la plateforme opérationnelle du PAD Herrmann-Debroux. Cette plateforme opérationnelle est coordonnée par la Société d'aménagement urbain et se déroule au sein de différents groupes, à savoir le comité de pilotage, l'équipe projet et le groupe référent.

Une première réunion du comité de pilotage s'est tenue le 22 décembre 2021. Elle a essentiellement porté sur les différentes étapes de mobilité à lancer. Un calendrier et une estimation des budgets y ont également été présentés.

Le 25 février 2022, le PAD a été présenté aux Régions wallonne et flamande, avant son approbation en dernière lecture.

Lors de l'approbation en troisième lecture du PAD, le conseil des ministres m'a chargé, ainsi que la ministre de la mobilité, de proposer une étude de mobilité interrégionale conjointe avec la Région flamande et en concertation avec la Région wallonne, afin de mieux étudier les incidences de l'opérationnalisation du volet de la mobilité du PAD, en lien avec les différents projets que la Flandre étudie sous le titre de "ring est".

Enfin, plus spécifiquement, il n'apparaît pas nécessaire d'établir une convention bilatérale avec la Flandre pour modifier la voirie. En effet, l'avis de la Région flamande a été sollicité conformément à l'obligation de concertation prévue à l'article 5 de l'accord de coopération du 17 juin 1991, et le viaduc Herrmann-Debroux se situe entièrement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour ce qui est de l'inquiétude suscitée par le phasage afin de veiller à travailler l'espace public en amont de tout développement immobilier, les volets stratégique et réglementaire ont été modifiés.

Le volet stratégique précise désormais : "Le PAD s'inscrit dans la perspective d'un phasage (à définir) de sorte que les développements pouvant générer une augmentation substantielle des déplacements (sans solution de mobilité ad hoc), ne devraient être autorisés qu'une fois l'infrastructure routière recalibrée (en ce compris avec une offre de stationnement hors voirie), les transports en commun et les infrastructures pour les modes actifs opérationnels, afin qu'ils soient acteurs d'un transfert modal en cohérence avec la vision de mobilité portée par le PAD."

Par ailleurs, le volet réglementaire précise, au point 00.18 : "Dans le cadre des projets soumis à évaluation des incidences, le demandeur devra démontrer la compatibilité de son projet avec

137

In de strategische en reglementaire hoofdstukken van de gewijzigde tekst hebben we vermeld dat de weginfrastructuur, het openbaarvervoersaanbod en de infrastructuur voor de actieve vervoersmodi geheel afgewerkt moeten zijn voor andere ontwikkelingen van start kunnen gaan.

Voor de gebouwen hadden we van meet af aan het doel voor ogen om tot een betere mix van functies te komen door de kantooroppervlakte af te bouwen en andere functies te stimuleren. Op het Beaulieu-terrein staan nu enkel kantoorgebouwen van de Europese Commissie. Dankzij het richtplan van aanleg zullen er andere functies bij komen.

Ten slotte werden de aanbevelingen uit het milieueffectenrapport in het richtplan van aanleg overgenomen, met uitzondering van de elementen die in de vergunningsaanvragen zullen staan.

139

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Doordat u zo snel praat, kon ik niet horen of de plannen voor bepaalde gebouwen zijn aangepast. Ik zal dat in het verslag opzoeken.*

U had de omwonenden van bij het begin bij het project moeten betrekken. U zegt dat het overleg via openbare onderzoeken zal verlopen. In dat kader is er echter zelden sprake van echt overleg.

141

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *De recentste wijzigingen aan het richtplan van aanleg hadden betrekking op de bouwplannen, de integratie van doelstellingen voor sociale huisvesting en verscheidene milieukwesties.*

Ik betreur dat de groene ruimte op het Demey-terrein zo mager uitvalt.

De omwonenden zijn vooral ongerust over de impact op het verkeer, aangezien nieuwe woningen en activiteiten nieuwe buurtbewoners zullen lokken, die zich ook moeten verplaatsen.

les ambitions de mobilité du PAD telles que décrites dans le volet stratégique du présent plan."

Au niveau de la programmation, le PAD a toujours eu pour ambition d'intégrer plus de mixité programmatique dans l'ensemble de son périmètre, notamment en y réduisant les surfaces consacrées aux bureaux. Cette ambition a été maintenue tout au long du projet. Pour cette raison, les autres fonctions, hormis le bureau, sont donc encouragées sur les différents sites.

Concernant le site Beaulieu, l'implantation actuelle des bureaux de la Commission européenne, la situation existante présente des immeubles monofonctionnels autonomes et suburbains. Le PAD, au contraire, y vise le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active.

Enfin, pour ce qui concerne le RIE, son élaboration a été un processus itératif parallèle à l'élaboration du PAD. Les recommandations du RIE ont été intégrées dans le PAD au fur et à mesure des études. Le PAD s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a incorporées, parfois sous forme réglementaire, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan et qui devront donc être examinés à l'occasion des demandes de permis.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Étant donné le débit rapide de la réponse, je n'ai pas entendu si de nouvelles modifications avaient été apportées à certains gabarits d'immeuble. Mais puisque vous me dites y avoir répondu, je passerai en revue le compte rendu pour m'assurer que l'ensemble des points soulevés ont reçu une réponse satisfaisante.

Il aurait été important d'associer davantage, dès l'entame du projet, les habitants qui se sont sentis quelque peu exclus. J'entends que la concertation avec la commune et les habitants se poursuivra à l'occasion des enquêtes publiques. On sait cependant ce qu'il en est de ces enquêtes, en particulier dans le cadre de projets d'une telle envergure. Ce qui se passe en commission de concertation tient souvent plus de la pièce de théâtre que de la réelle participation des habitants. J'espère que ce projet pourra encore évoluer en fonction de leurs attentes et de leurs besoins. Dans un contexte où la ville évolue, toutes les planifications devraient pouvoir être remises en question à certains égards.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le PAD ayant connu des évolutions entre la première et la deuxième lecture du texte, il est normal qu'aucune modification significative n'ait eu lieu entre la deuxième et la troisième. Les évolutions ont concerné notamment les gabarits, l'intégration de l'objectif de logements à finalité sociale ainsi que différentes questions environnementales.

S'agissant du site Demey, nous regrettons que l'espace vert prévu soit très linéaire. Nous espérons qu'il s'étende sur une plus grande zone.

Het richtplan van aanleg is een algemeen plan, waarvoor vergunningen, effectenstudies en overleg nodig zijn. Ik betreur dat er bij de goedkeuring in derde lezing geen melding is gemaakt van de verschillende fases die het dossier heeft doorlopen. Die informatie is misschien wel terug te vinden op de website, maar telt honderden pagina's en is dus weinig transparant. Daardoor loopt u het risico dat geruchten de kop opsteken en dat de Waalse uitlatingen ernstig worden genomen.

Een rendez-vousclausule voor de uitvoering van het project is gepland voor oktober 2022.

Par ailleurs, je constate que les riverains, que nous rencontrons régulièrement, accordent autant sinon plus d'attention aux questions de redéploiement urbanistique qu'aux questions de mobilité. Si la plupart d'entre eux comprennent bien les objectifs de mobilité et de qualité des espaces publics, ils s'inquiètent surtout de l'impact qu'auront les nouvelles constructions et les nouvelles activités, ainsi que les allées et venues des nouveaux habitants.

Vous rappelez à juste titre que le PAD est un plan général et qu'au moment des permis, des études d'incidences seront réalisées et des concertations spécifiques menées. Je regrette cependant qu'à l'occasion de l'approbation de ce PAD en troisième lecture, il n'y ait pas eu de communication spécifique sur son évolution depuis la première lecture. Le dossier est, certes, consultable sur le site, mais il s'étend sur plusieurs centaines de pages. Seuls les spécialistes peuvent s'y retrouver. Informer les riverains de l'évolution du PAD aurait été un juste retour par rapport aux nombreuses réunions publiques qui se sont tenues entre 2016 et 2019. En ne maîtrisant pas cette communication, la Région prend le risque que la rumeur s'installe et que l'on croie les propos tenus du côté wallon.

Une clause de rendez-vous relative à la mise en œuvre du projet est prévue pour octobre 2022. Nous suivrons donc ce dossier avec intérêt.

¹⁴⁵ **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Misschien kan de gemeente een vergadering met perspective.brussels organiseren. Iedereen is welkom!*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- On peut suggérer à la commune d'organiser une réunion avec perspective.brussels à la rentrée, quand nous aurons reçu le plan de mobilité. Il n'y a aucun souci par rapport à cela. J'envverrai une invitation au Brabant wallon, au Brabant flamand et à la terre entière !

¹⁴⁵ **De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik vind dat vooral de omwonenden recht hebben op informatie.*

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Ma préoccupation, ce sont plutôt les riverains qui se sont mobilisés dans le cadre des processus et des réunions. Ils doivent recevoir un retour d'information.

¹⁴⁵ **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *U hebt gelijk. Het zal echter nog een tijdje duren voor het plan wordt uitgevoerd en de omwonenden zullen niet allemaal dezelfde blijven. Ik heb er echter geen probleem mee om een vergadering te organiseren zodra de mobiliteitsstudie klaar is.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Vous avez raison, mais il faut tout de même prendre en considération le fait que, vu les délais de réalisation, la population des quartiers va encore changer. Il faudra donc sans doute toujours refaire une mise au point, car ce qui est valable à un moment donné risque d'être remis en question en fonction des évolutions. Ce sont des domaines extrêmement mouvants.

Je n'ai aucun souci à organiser cela, plutôt à la fin du dernier trimestre, dès que l'étude de mobilité aura été reçue.

¹⁵¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Wie een project met een dergelijke impact voorstelt, moet zorgen voor overleg, een duidelijke planning en investeringen in degelijke vervoersalternatieven.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Lorsqu'on envisage la destruction d'un viaduc aussi fréquenté et lorsqu'on a un plan aussi ambitieux pour une des principales entrées de Bruxelles, avec un tel impact, il faut, en concertation, une programmation claire et des investissements offrant aux usagers des alternatives crédibles.

In dit geval werden de beslissingen echter al genomen nog voor het overleg van start ging.

Or ce que vous appelez une concertation s'est résumé, selon les dires de votre homologue wallon, à prendre une décision définitive avant toute discussion. C'est particulier ! Hormis une

(Samenspraak)

Dat blijkt duidelijk uit de vragen die in het Waals Parlement zijn gesteld.

réunion technique avec la Région wallonne, rien n'a permis aux autres entités de s'impliquer, d'apporter des éléments importants relatifs au bien-fondé de la décision et de donner leur point de vue.

(Colloques)

Les questions posées au Parlement wallon le démontrent clairement. Vous avez pris une décision définitive et ce n'est que par la suite que la concertation a eu lieu. C'est votre homologue wallon qui le dit.

151 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- De Brusselse regering heeft de regelgeving toegepast en volledige dossiers verzonden voor advies. Het Vlaams Gewest heeft daarop opmerkingen gegeven, maar van het Waals Gewest kregen we geen reactie.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Au niveau légal, nous avons appliqué la réglementation, comme le fait la Flandre lorsqu'elle a des projets jouxtant notre territoire : les dossiers complets ont été envoyés pour avis. Comme je l'ai déjà dit en réponse à une question d'actualité, la Flandre a émis des remarques en retour, ce qui a provoqué la discussion en Comité de concertation. La Région wallonne n'a, quant à elle, formulé aucune réponse. Je ne lui en veux pas, mais c'est la réalité !

155 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Eigenlijk wacht iedereen op uw planning en op de intergewestelijke mobiliteitsstudie. Hoever staat die?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Visiblement, le ministre wallon de la mobilité explique que la concertation aura lieu après la décision de la Région bruxelloise. En réalité, un agenda est attendu aujourd'hui de votre part, ainsi que le contenu d'une étude de mobilité interrégionale conjointe. Où en est cette étude ?

U hebt het over een hele reeks begeleidende maatregelen, maar tot op vandaag is er geen enkele uitgevoerd.

Aujourd'hui, vous prévoyez un suivi du trafic, un financement des alternatives, la construction d'un pôle de mobilité et l'encouragement des modes actifs. Je ne vois cependant rien de concret. Quand une décision aussi importante doit être prise, c'est en amont que tout doit être envisagé.

Daarnaast worden heel wat mogelijkheden niet overwogen, zoals een verlenging van de metro, carpoolstroken of een park-and-ride ter vervanging van de overstapparkings aan Delta en Herrmann-Debroux. Alvorens het viaduct af te breken, zou u die opties moeten laten bestuderen.

Une série d'éléments ne sont pas pris en considération : le développement du réseau de métro jusqu'à l'Adeps, l'instauration de bandes de covoiturage, le fait d'éviter les ruptures de charge sur la ligne de tram 8, l'aménagement d'un véritable park and ride pour remplacer ceux de Delta et de Herrmann-Debroux. Nous vous demandons de pallier ces manquements avant de prévoir la destruction du viaduc.

155 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- Toen we de E40 ter hoogte van Reyers versmalden, voerde Vlaanderen een gelijkaardig discours en toch is dat project goed gelopen. Ik zeg niet dat het een eenvoudig dossier is, maar u maakt zich nodeloos druk.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- J'ai l'impression d'entendre Ben Weyts lors de la précédente législature, quand nous avons réduit l'entrée de l'autoroute E40 à Reyers !

Nous entendions ce même type de discours et finalement, tout s'est bien passé. Il n'y a pas de problème de mobilité. Je ne sous-entends pas que, dans cette affaire, tout sera aussi simple, mais il est inutile de s'agiter ainsi.

155 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Wat is uw planning? Uw reactie verbaast me.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous vous demandons une programmation. Votre réaction est assez étonnante.

161 **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- U zegt dat er, nadat de Vlaamse minister van Mobiliteit aan de alarmbel trok en voor de regering een beslissing heeft genomen, wel overleg werd gepleegd. Wanneer vonden die overlegmomenten plaats?

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) *(en néerlandais).*- Quand ont eu lieu précisément les concertations avec la Flandre ?

Is de samenwerkingsovereenkomst, waarvan u sprak, al gesloten of niet?

Ten slotte, zijn alle kwesties die op het dossier en de daarmee verband houdende herinrichting van de Ring wegen, nu uitgeklaard of blijven er nog knelpunten?

163

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *De participatie van de bevolking bij het uitwerken van richtplannen van aanleg kan heel wat beter. Ik hoop dat u lessen trekt uit eerdere ervaringen.*

Globaal gezien vind ik het echter positief dat het plan is goedgekeurd en kan worden uitgevoerd.

Mevrouw d'Ursel, ik vind uw uitspraken betreurenswaardig. U verspreidt incorrecte informatie over het beleid van het Brussels Gewest en schiet zichzelf zo in de voet.

L'accord de coopération est-il conclu et toutes les questions relatives au dossier sont-elles désormais résolues ?

Mme Marie Nagy (DéFI).- S'agissant des PAD, nous nous accordons pour dire qu'il est possible d'améliorer l'information et la participation. J'espère qu'elles le seront en tenant compte des expériences. Si nous nous réjouissons que le dossier avance, il reste du travail à réaliser, notamment au niveau des habitants.

De manière générale, il est heureux que la vision pour le développement de cette entrée de ville soit maintenant adoptée et connue de tous et qu'elle puisse être mise en œuvre.

Je regrette cependant l'intervention de Mme d'Ursel. La propagation d'informations inexactes au sujet de la communication de la Région bruxelloise revient presque à se tirer une balle dans le pied. En effet, pour avoir lu les comptes rendus, je pense qu'elle ne rapporte pas les propos avec suffisamment de précision.

Concernant le travail sur la mobilité, nous nous attendons à des avancées et des développements concrets pour la mise en œuvre complète de ce PAD.

Il convient de souligner que la question du développement de la mixité du logement ne pourra être résolue tant que le viaduc ne sera pas démantelé. La construction de logements n'est pas faisable aux abords d'une telle infrastructure.

Ce dossier doit nous donner l'occasion de transformer cette entrée en un quartier mixte, urbain et agréable pour tous, y compris pour les personnes qui se rendent en Région de Bruxelles-Capitale.

165

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Door het richtplan van aanleg kan het Gewestelijk Bestemmingsplan worden aangepast. Het richtplan van aanleg schept ook wat meer duidelijkheid over de territoriale ontwikkeling van dit stadsgedeelte. Meer is het niet.*

Wat het overleg met de twee andere gewesten betreft, heeft de regering de procedure gevolgd. Over de mobiliteit in de Brusselse Rand overlegt het in de eerste plaats met het Vlaams Gewest. Ik begrijp de ongerustheid over de bereikbaarheid van de E411. Wij willen echter verder kijken dan het autoverkeer alleen. Het overleg met de andere gewesten loopt nog. We zullen hun prioriteiten en verwachtingen zeker niet naast ons neerleggen.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- En ce qui concerne la concertation avec les deux autres Régions, nous sommes victimes d'un mauvais procès. Nous avons respecté la procédure : une réunion du Comité de concertation a eu lieu bien avant l'approbation en première lecture, et nous avons fixé un mode de travail concerté avec les deux autres Régions, conformément à la réglementation en vigueur.

Le PAD consiste en une modification partielle et ciblée du plan régional d'affectation du sol. Il permet de livrer quelques indications plus précises sur le développement territorial ultérieur : ni plus, ni moins.

Notre interlocuteur privilégié pour l'ensemble de la mobilité autour de Bruxelles est évidemment la Région flamande. Dans ce dossier, un point d'attention particulier est porté sur l'E411, et je comprends les craintes légitimes relatives à son accessibilité. Mais nous travaillons à une vision beaucoup plus complète et

169 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- Een verlenging van de metro en de aanleg van carpoolstroken zijn mobiliteitsoplossingen waar zowel de Brusselaars als de pendelaars baat bij zouden hebben.

- De incidenten zijn gesloten.

173 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE**

173 aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

173 en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

173 betreffende "de gedeelde visie voor de Europese wijk".

175 **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)**.- Midden mei deelde de regering in een persconferentie mee dat het richtplan van aanleg Wet, dat het ruimtelijke kader voor de zone rond de Wetstraat bepaalt, wordt stopgezet. Het gewest en Brussel-Stad hebben immers een nieuwe gedeelde visie voor de Europese wijk uitgewerkt om een antwoord te bieden op de recente toename van het thuiswerk, de behoeften van bewoners en werknemers en de noodzaak om meer rekening te houden met de rol die openbare ruimten en gebouwen kunnen spelen bij klimaatverandering.

De belangrijkste vaststelling is dat er geen torens meer zullen worden gebouwd in de Wetstraat. Voorts zullen bestaande gebouwen zo veel mogelijk worden behouden en, indien nodig, worden gerenoveerd en herbestemd. Er wordt gestreefd naar een gemengde Europese wijk, met niet alleen kantoren, maar ook woningen en winkels. Dat principe geldt evenwel niet voor

panoramique, au-delà de l'horizon automobile. Cette volonté politique est la nôtre depuis plusieurs législatures.

La procédure de concertation est donc en cours. Nous sommes engagés dans un processus participatif avec les deux autres Régions, qui impliquera à un moment donné un investissement à la fois fédéral et régional. Ce processus doit s'inscrire dans les plans de redéploiement de la mobilité du côté des deux autres Régions. Il est impossible de ne pas tenir compte de leurs priorités et de leurs attentes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais insister sur deux points. D'abord, l'extension du métro jusqu'au site de l'Adeps nous semble être une bonne solution pour faire le lien avec la fin de l'autoroute E411. Ensuite, concernant les bandes de covoiturage, notre objectif est de trouver ensemble des solutions de mobilité qui incluent également les deux autres Régions, au profit des Bruxellois et des navetteurs.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MATHIAS VANDEN BORRE

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "la "vision partagée" pour le quartier européen".

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) *(en néerlandais)*.- À la mi-mai, nous avons appris l'abandon du plan d'aménagement directeur (PAD) Loi, la Région et la Ville de Bruxelles ayant développé une nouvelle vision pour le quartier européen afin de répondre à l'augmentation du télétravail, aux besoins des habitants et des travailleurs, et au changement climatique.

Aucune autre tour ne sera construite dans la rue de la Loi et les bâtiments existants seront conservés autant que possible. Le but est de créer un quartier européen mixte, de bureaux, de logements et de commerces.

En outre, vu la quantité de parkings souterrains du quartier Léopold, les places de stationnement en surface pourraient être transformées en espaces publics de qualité.

de Wetstraat en de Belliardstraat, waar woningen blijkbaar niet realistisch zijn.

Daarnaast werd gewezen op het overaanbod aan ondergrondse parkeerplaatsen in de Leopoldwijk, waardoor de bovengrondse parkeerplaatsen gemakkelijk kunnen worden omgevormd tot kwaliteitsvolle openbare ruimte.

Voorts zal het doorgaand verkeer in de wijk worden beperkt: het aantal rijstroken in de Wetstraat en de Belliardstraat wordt op termijn teruggebracht naar drie en er wordt plaats gemaakt voor meer groen.

Tot slot wil het gewest bij een eventuele verkoop van een gebouw via de stedenbouwkundige vergunning beperkingen stellen aan de bestemming die aan het gebouw kan worden gegeven.

Ik juich die veranderingen toe, want ze zijn grotendeels opgenomen in het N-VA-programma, maar ze staan wel haaks op eerdere verklaringen van de minister-president in het parlement. Bovendien is er opnieuw veel geld besteed aan het opmaken van plannen, dat nu in de prullenmand verdwijnt.

¹⁷⁷ Betekent het opbergen van het richtplan Wet dat ook andere richtplannen worden herzien? Wat is de impact bijvoorbeeld op de geplande hoogbouw in andere wijken van het gewest?

Hoeveel werd er al uitgegeven aan de opmaak van het richtplan Wet met toch een bijdrage van een gerenommeerde Franse architect?

Werd er voor de beperking van het verkeer overleg gepleegd met stakeholders zoals automobilistenorganisaties? Wordt er een impactbeoordeling uitgevoerd? U verwijst naar de Proximustoren in de Noordwijk. Welke vereisten werden er via stedenbouwkundige vergunning vastgelegd?

Is er al meer duidelijkheid over de veranderde Europese gebouwenstrategie, meer bepaald de halvering van het aantal gebouwen? Kunt u bevestigen of en welke Europese agentschappen verhuizen naar de Noordwijk en welke er in de Europese wijk blijven? Hebt u recent nog overleg gepleegd met Europees Commissaris Hahn?

Wat is, ten slotte, de impact van de nieuwe gedeelde visie op het Realexproject? Wat is daarin de stand van zaken?

¹⁷⁹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- Nu de regering afziet van het richtplan van aanleg Wet, keren we terug naar de voormalige situatie. We hadden het richtplan beter behouden en aangepast.

Ik begrijp het nut van een gedeelde visie, maar ik heb enkele twijfels over het kader. Zo vraag ik me af hoe deze nieuwe wending valt te ruimen met wat u in november 2020 aangaf. U zei toen dat het richtplan werd aangepast en verbeterd op

Quant au trafic de transit dans le quartier, il sera limité : le nombre de bandes dans les rues de la Loi et Belliard sera réduit à trois.

Enfin, en cas de vente d'un bâtiment, la Région limitera son affectation via le permis d'urbanisme.

Je salue ces changements largement inclus dans le programme de la N-VA, mais ils sont en contradiction avec les déclarations antérieures du ministre-président au parlement. De plus, un plan qui a coûté beaucoup d'argent finit une nouvelle fois à la poubelle.

L'abandon du PAD Loi signifie-t-il que d'autres plans seront révisés ?

Les parties prenantes ont-elles été consultées avant que la circulation ne soit restreinte ? Une analyse d'impact sera-t-elle effectuée ?

La nouvelle stratégie européenne en matière de bâtiments est-elle déjà plus claire ? Quelles agences européennes s'installeront dans le quartier Nord ? Avez-vous eu récemment des discussions avec le commissaire Hahn ?

Quel est l'impact de la nouvelle vision partagée sur le projet Realex ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- L'abandon du projet de plan d'aménagement directeur (PAD) Loi signifie que nous revenons à la situation antérieure, qui a produit le gâchis existant. Celle-ci consiste, en raison de la conjoncture liée à la pandémie de Covid-19, à appliquer le plan régional d'affectation du sol et le règlement régional d'urbanisme, après quatorze ans de spéculations sur le projet urbain Loi de 2008.

Nous aurions dû conserver le cadre du PAD et l'adapter.

verschillende vlakken, waaronder de openbare ruimte, mobiliteit en dichtheid.

Volgens welke procedures zal die gedeelde visie van de stad en het gewest tot stand komen? Hoe wordt het openbaar onderzoek georganiseerd?

Zijn de richtlijnen van het Stadsproject Wet inzake dichtheid, bouwhoogte en rooilijn nog steeds het uitgangspunt of zal de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening worden toegepast?

Nous pouvons comprendre l'intérêt d'une vision partagée, puisque l'administration doit se trouver démunie de lignes directrices claires afin d'appréhender les projets. Des aspects pertinents existent aussi dans ses intentions, en particulier en ce qui concerne les constats, l'incitation plus volontariste à la reconversion, et l'attention au patrimoine moderne.

Toutefois, je m'interroge sur une série de points relatifs au cadre, dont le premier concerne le lien avec l'engagement, que vous avez pris le 20 novembre 2020, d'améliorer l'encadrement par le PAD des thématiques suivantes : espace public et mobilité, gabarits et implantations, et densité et logement, qui fixait l'objectif de créer 15 % de logements à finalité sociale dans les quartiers qui en sont dépourvus, conformément à la déclaration de politique régionale. Le 20 novembre 2020, vous avez expliqué que "le plan, revu à l'aune de ces éléments, sera prochainement analysé par le gouvernement".

Par ailleurs, quelle procédure de gouvernance et de consultation publique sera-t-elle mise en œuvre ? Idéalement, la Ville de Bruxelles devrait reprendre l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol ou d'un règlement communal d'urbanisme zoné, ou alors la Région devrait prendre l'initiative d'un nouveau règlement régional d'urbanisme zoné, et en tout cas organiser une consultation du public sur ses intentions.

Quant à la question de la densité, des gabarits et de l'alignement, il n'est pas évident de savoir si nous restons dans la perspective du projet urbain Loi, avec un retrait des alignements et des gabarits plus élevés, afin de créer des espaces publics, ou si nous appliquons le règlement régional d'urbanisme, conformément à la législation.

Certains des concepts invoqués sont assez flous, comme celui de "densité équilibrée". Que cela signifie-t-il ? N'oublions pas que le projet urbain Loi proposait une densité globale de 30 % supérieure.

S'agissant des quotas de logements à finalité sociale, ne pourrait-on pas se donner des objectifs chiffrés plus précis ? De même pour l'approche quantifiée des besoins en équipement et pour la verdurisation : les intentions sont louables, mais un peu floues. Enfin, en ce qui concerne la mobilité, quels seront les outils utilisés pour mener à la mutualisation des parkings existants par exemple ?

En définitive, nous avons quelque peu le sentiment, avec cette vision partagée, que la ville et la Région anticipent Good Living en se détachant du travail opéré jusqu'à présent par perspective.brussels. Dès lors, va-t-on se remettre à travailler comme avant, en improvisant, au coup par coup, demande de permis par demande de permis, comme on le fait actuellement dans le quartier Nord ? Cette approche se faisant au gré des occasions immobilières est peut-être intéressante mais elle n'offre pas de vision globale assumée des pouvoirs publics et fait l'impasse sur la consultation du public et l'avis des instances.

¹⁸¹ *Wat houdt het concept "evenwichtige dichtheid" precies in?*

Kunnen er geen preciezere doelstellingen geformuleerd worden wat het aantal woningen met een sociaal oogmerk betreft? Ook de doelstellingen inzake de voorzieningen en de vergroening zijn nogal vaag.

Hoe zullen de verschillende parkings worden samengevoegd?

Het lijkt erop dat de stad en het gewest weer zoals vroeger te werk willen gaan, namelijk geval per geval, zonder een globale visie en zonder advies in te winnen bij de bevolking en de instellingen.

183

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Door een totaal gebrek aan methode zit dit belangrijke dossier al jaren in een impasse, met alle gevolgen van dien voor de wijk en haar bewoners.*

Bovendien hebben al die plannen, die uiteindelijk nagenoeg niets opleverden, het gewest handenvol geld gekost, om nog maar te zwijgen over de verspilde tijd en energie. De gang van zaken heeft allicht ook bij projectontwikkelaars en investeerders heel wat afkeer opgewekt, terwijl die uiteindelijk ook bijdragen aan de ontwikkeling van de stad.

Hoe zit het overigens met de overeenkomst met de heer de Portzamparc? Is er nu wel of geen overeenkomst?

185

Voorts is de goedgekeurde vloer-terreinindex extreem hoog, wat bijzonder schadelijk is voor het erfgoed in de wijk. Hoe voorkomt u dat het erfgoed weer eens stiefmoederlijk behandeld wordt?

In tegenstelling tot de Ecolofractie vind ik het wel goed dat we helemaal opnieuw beginnen, maar hoe zal de verdere follow-up verlopen? Ik hoop in elk geval dat we het vertrouwen kunnen herstellen met nieuwe, meer geloofwaardige plannen.

Zitten de stad Brussel en het Brussels Gewest nu eindelijk wel op dezelfde golflengte? Hoewel dezelfde partijen er aan het roer staan, hoor ik immers al jaren tegengestelde meningen.

187

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Na jaren van speculeren krijgen we nu eindelijk een wat ernstigere visie op de*

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Cette discussion est très importante. Le quartier européen, dont je suis issu, mérite tout notre intérêt.

Nous travaillons sur ce sujet depuis de nombreuses années en faisant deux pas en avant, puis trois pas en arrière. C'est mon interprétation de ce qu'a exprimé Mme Pauthier. Là-dessus, nous sommes d'accord. Nous avons clairement manqué de méthode, ce qui, aujourd'hui, porte un très lourd préjudice au quartier et à ses habitants.

Pendant près de vingt ans, la Région a manqué de méthode, de sérieux et de crédibilité. Il est temps d'y remédier. Combien donc nous ont coûté le projet urbain Loi et le plan d'aménagement directeur (PAD) Loi à ce jour ? Je pense que vous n'oserez pas vous poser la question, et encore moins y répondre, M. le ministre-président. Je suis sûr que cela a coûté une fortune, des centaines de milliers d'euros, voire des millions, pour un résultat négligeable, mais une énorme perte de temps, d'énergie et d'argent. De plus, le projet urbain Loi et le PAD Loi ont insécurisé et dégoûté les promoteurs, développeurs et investisseurs qui, à mon humble avis, participent aussi à cette ville.

Par ailleurs, qu'en est-il du contrat avec M. de Portzamparc ? Je me souviens qu'à l'époque déjà, le projet était peu abouti, avec le fameux tram pendulaire. Qu'en est-il aujourd'hui ? Y a-t-il un contrat ou non ?

Je tiens aussi à revenir sur le rapport plancher/sol (R/S) de 8, inédit en Région de Bruxelles-Capitale et qui a été validé par la Ville de Bruxelles. Il prévoit ni plus ni moins un doublement de surface sur le pourtour immédiat de la rue de la Loi, portant un préjudice extrêmement lourd au patrimoine, notamment en ce qui concerne les équipements, les hôtels et les reconversions possibles, eu égard à tout ce qui était imposé.

Que faire pour que le patrimoine ne soit pas le parent pauvre ? Qu'en est-il du suivi ? Aujourd'hui, on fait table rase, mais pour faire quoi ? Je ne partage pas du tout la vision du groupe Écolo, qui veut conserver le PAD et l'adapter. Il me semble préférable de repartir d'une page blanche, la situation étant devenue trop délétère. J'espère que nous parviendrons à restaurer la confiance avec un projet plus sérieux et plus crédible.

Pour terminer, existe-t-il enfin une vision commune entre la Ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale ? À chaque fois que je vous pose des questions, je m'empresse de poser les mêmes au collège de la Ville de Bruxelles, qui me dit exactement l'inverse, malgré des majorités miroir depuis trois ans et demi. Comme le disait de Beaumarchais : "Je me presse de rire de tout, de peur d'être obligé d'en pleurer." Aujourd'hui, malheureusement, les Bruxellois sont proches d'en pleurer. J'espère que nous recevrons des réponses plus sérieuses, qui nous permettront de dégager un cap.

Mme Marie Nagy (DéFI).- M. le ministre-président, après dix années de spéculation autour du périmètre urbain Loi (PUL) et

Europese Wijk voorgeschoteld. Het verheugt me dat de regering afziet van het richtplan van aanleg Wet, maar we zitten helaas nog wel opgezadeld met The One, die grote toren die het zicht bederft.

Ik ben zeker geen tegenstander van de gedeelde visie, maar er moet wel een en ander opgehelderd worden inzake bestuurlijke procedures.

Hoe kunnen we er bijvoorbeeld voor zorgen dat de nadruk op huisvesting komt te liggen? Hoe wordt bepaald wat een evenwichtige dichtheid precies inhoudt? Hoe zal de gedeelde visie ten uitvoer worden gelegd?

¹⁸⁹ *Het is goed dat er specifieke aandacht besteed wordt aan het postmoderne erfgoed, maar er is ook heel wat neoclassicistisch erfgoed in de wijk. Daarom betreur ik dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen niet werd geraadpleegd.*

¹⁹¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president.** - De regering heeft op 12 mei inderdaad beslist om de procedure voor de uitwerking van het richtplan van aanleg Wet te beëindigen op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek. Dat onderzoek, dat plaatsvond van oktober tot december 2019, bracht namelijk een aantal punten aan het licht.

De beginselen van het richtplan van aanleg Wet bleken overigens ontoereikend om de vergunningsaanvragen te beoordelen, onder meer op het vlak van duurzame renovatie en de gewenste achteruitbouwstroken.

Door enkele recente ontwikkelingen, zoals de coronacrisis en de sterke toename van thuiswerk, de aangepaste vastgoedstrategie van de Europese Commissie en de structurele leegstand van kantoren in de wijk, waren we bovendien genoodzaakt om onze visie op bepaalde punten bij te sturen.

Ik benadruk echter dat deze beslissing geen gevolgen heeft voor andere richtplannen van aanleg die nog worden uitgewerkt. Wat hoogbouw betreft, houdt de Brusselse regering vast

durèglement régional d'urbanisme zonéannulé, nous revenons enfin à une vision un peu plus sérieuse et juste de l'avenir du quartier européen. Je me réjouis de l'annonce de l'abandon du plan d'aménagement directeur Loi. Sa vision et ses propositions ne bénéficiaient en effet pas à Bruxelles et ses habitants. Il nous reste la grande tour The One, qui gâche la vue depuis l'entrée de Bruxelles et les arches du Cinquantenaire. Pour le reste, nous avons abandonné la vision un peu mythique de l'architecte de Portzamparc du PUL, ce qui est une bonne chose.

À présent, la question de la procédure de gouvernance se pose, car le PAD est un plan réglementaire. Ici, nous avons une vision partagée. J'adhère à beaucoup des options sur la mixité des fonctions, l'animation des rez-de-chaussée, les équipements, la réaffectation des immeubles, la verdurisation, etc. Le volet réglementaire est celui du règlement régional d'urbanisme actuel et du plan régional d'affectation du sol, y compris pour les alignements et les hauteurs autorisées. Je pense que cet aspect mérite une clarification, même si je ne pense pas que ce soit une mauvaise chose.

Par ailleurs, comment allons-nous encourager le logement et définir ce qu'est une densité équilibrée ? Le concept de densité détermine le nombre de mètres carrés autorisés au sol, il est défini par un rapport plancher/sol. Comment allons-nous favoriser densité équilibrée et encouragement au logement ? Comment mettre en œuvre cette vision partagée ?

Enfin, si nous portons à juste titre une attention particulière au patrimoine post-moderne, n'oublions pas que le quartier Léopold est un quartier néo-classique très bien tracé, dont il reste peu de traces : l'espace public et les squares ainsi que la relation entre les bâtiments et les espaces publics. À cet égard, je suis inquiète, car la Commission royale des monuments et des sites, qui avait fait de la protection de ce quartier un de ses axes principaux, n'a pas été consultée.

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais). - *Le gouvernement a en effet décidé de mettre fin à l'élaboration du PAD Loi sur la base des résultats de l'enquête publique, les principes du PAD s'étant révélés insuffisants pour évaluer les demandes de permis.*

En outre, le recours accru au télétravail, le changement de stratégie immobilière de la Commission européenne et la vacance structurelle des bureaux, notamment, nous ont obligés à adapter notre vision. Notez que cette décision n'affecte pas les autres PAD en cours d'élaboration.

Concernant les constructions en hauteur, le gouvernement s'en tient aux lignes directrices du plan régional de développement durable (PRDD), qui prévoit une stratégie de densification contrôlée. Une distinction est faite entre deux types de bâtiments élevés : ceux qui définissent la silhouette de la ville et ceux, plus bas, qui créent seulement une rupture d'échelle locale.

Le PRDD pose trois conditions pour ces bâtiments : apporter une valeur ajoutée au paysage urbain et rendre la topographie

aan de krachtlijnen van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling, waarvan het belang nog is toegenomen tijdens de coronacrisis. In het GPDO staat een strategie voor een gecontroleerde verdichting. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten torengebouwen. Ten eerste zijn er gebouwen die de grootstedelijke skyline bepalen en het gemiddelde gevelprofiel veranderen. Ten tweede gaat het om lagere gebouwen die een lokale schaalbreuk veroorzaken in hun onmiddellijke omgeving, maar geen invloed hebben op de skyline.

In het GPDO staan drie voorwaarden waaraan zulke gebouwen moeten voldoen. Zo moeten ze een meerwaarde hebben voor het stedelijke landschap en de topografie beter leesbaar maken. Verder moeten ze de stedelijke morfologie tot haar recht laten komen en de invulling van de stad mee bepalen.

Iedereen weet dat verdichting van cruciaal belang is voor de toekomst van de steden, meer bepaald om klimaatverandering en stadsuitbreiding tegen te gaan. Naar aanleiding van het themajaar over de opvolging van het GPDO, dat werd georganiseerd onder de noemer *projecting.brussels*, verschijnt er binnenkort een publicatie over verdichting.

193 Het toegewezen budget voor de opdracht van het Atelier Christian de Portzamparc bedroeg 65.000 euro per jaar. Die opdracht bestond uit drie delen, namelijk een masterplan uitwerken, dat masterplan helpen omzetten in een wetgevende tekst en adviezen verstrekken over de lopende projecten. De opdracht begon in 2010 en eindigde in 2020.

Daarnaast hield het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich in 2012 en 2013 zelf bezig met de opmaak van de Gezoneerde Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GGSV). Het moest echter een beroep doen op een studiebureau om de milieueffecten te onderzoeken. Dat kostte in totaal 67.000 euro. Nadat de GGSV door de Raad van State nietig was verklaard, wees het gewest een overheidsopdracht ter waarde van 340.000 euro toe om een richtplan van aanleg en het bijhorende milieueffectenrapport te laten uitwerken.

Overigens komt het nogal tegenstrijdig over om de stopzetting van een plan te eisen en vervolgens kritiek te uiten op de bedragen die ervoor werden uitgetrokken.

De doelstelling van het richtplan van aanleg Wet was niet om het verkeer te beperken, maar om naar rustiger verkeer te streven en ervoor te zorgen dat iedereen zich op verschillende wijzen kan blijven verplaatsen in de wijk. Het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening legt speciale regels op voor de openbaarmaking, zoals overleg en een effectenbeoordeling tijdens het onderzoek van de stedenbouwkundige vergunningen.

195 Tijdens een testfase die in april 2019 van start ging, kon de impact van de versmalling van de Belliardstraat van vijf naar vier rijstroken worden onderzocht. Voor uw overige vragen over

plus lisible, rendre justice à la morphologie urbaine et valoriser la programmation urbaine.

La densification est cruciale pour l'avenir des villes, entre autres pour lutter contre le changement climatique et l'étalement urbain. Une publication sortira bientôt sur le sujet.

Le budget alloué à la mission de l'Atelier Christian de Portzamparc était de 65.000 euros par an. Celle-ci a débuté en 2010 et s'est achevée en 2020.

En outre, en 2012 et 2013, l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale a travaillé à la rédaction du règlement régional d'urbanisme zoné (RRUZ). Cependant, elle a dû externaliser l'analyse des incidences environnementales, ce qui a coûté 67.000 euros. Après l'annulation du RRUZ par le Conseil d'État, la Région a passé un marché public d'une valeur de 340.000 euros pour l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur et du rapport d'incidences environnementales y afférent.

Il est contradictoire de demander l'annulation d'un plan et de critiquer ensuite les sommes qui y ont été consacrées !

L'objectif du PAD Loi n'était pas de restreindre la circulation, mais de faire en sorte que chacun puisse continuer à se déplacer dans le quartier de différentes manières.

L'effet du rétrécissement de la rue Belliard de cinq à quatre voies a pu être examiné lors d'une phase de test en 2019. Pour vos

mobiliteit verwijs ik u naar de bevoegde minister Elke Van den Brandt.

De voorwaarden voor de Proximustoren zijn niet vastgelegd in de stedenbouwkundige vergunning, maar wel op basis van een zogenaamde stedenbouwkundige ruling. Daarbij worden voor projecten van een bepaalde omvang vooraf stedenbouwkundige richtlijnen bepaald. Die zijn bedoeld om de regelgeving aan te vullen met algemene bepalingen over de bouwhoogte, het programma, de verhouding tot de openbare ruimte enzovoort. Die richtlijnen worden op vrijwillige basis voor de verkoop van een gebouw opgesteld en moeten ervoor zorgen dat alle potentiële kopers dezelfde informatie krijgen over de stedenbouwkundige context en dus ook over de gevolgen voor de toekomstige ontwikkeling. Uit de gegevens die ik van staatssecretaris Pascal Smet heb ontvangen, blijkt dat de procedure voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de Proximustoren nog loopt.

Voordat de vergunningsaanvraag voor dat dossier werd ingediend, stelde de bevoegde gewestelijke dienst op initiatief van de bouwmeester een nota met richtlijnen voor het project op. Daarin wordt onder meer geëist om de bouwwerken zo veel mogelijk te behouden, de sokkel open te stellen, de grondoppervlakte van het gebouw te beperken en een gemengd programma tot stand te brengen met maximaal 50% kantoren, minstens 33% woningen en 10% openbare voorzieningen. Op de recentste projectvergadering is gebleken dat die eisen worden nageleefd. Dat sterkt mij in de overtuiging dat dit een doeltreffende methode is om het standpunt van de overheid kracht bij te zetten voordat een project vorm krijgt.

Het vastgoedbeleid van de Europese Commissie is bekend. We hebben van het Bureau voor Infrastructuur en Logistiek in Brussel (OIB), de dienst die het gebouwenbestand van de Europese Commissie beheert, een gedetailleerd overzicht gekregen van de gebouwen die de Commissie op korte of middellange termijn wil verlaten.

197 Om vanzelfsprekende redenen moet die informatie vertrouwelijk blijven. Er wordt echter een protocolakkoord voorbereid tussen het OIB en de taskforce voor de Europese Wijk, die de regering op 12 mei besliste op te richten. Dat akkoord zal dienen om de ambities van de Europese Commissie en die van het gewest optimaal op elkaar af te stemmen.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het project Realex wordt nog onderzocht. Het is dus te vroeg om uitspraken te doen over het verdere verloop zolang de resultaten van de nog uit te voeren effectenstudie niet bekend zijn. De gedeelde visie heeft al duidelijk impact gehad, want de oorspronkelijk geplande toren werd geschrapt. Voor verdere vragen over dat project verwijs ik naar staatssecretaris Pascal Smet.

199 (verder in het Frans)

We vallen terug op bestaande wetgeving, die we hebben aangevuld met specifieke procedures voor de wijk om tegemoet

autres questions sur la mobilité, je vous renvoie à la ministre compétente, Mme Van den Brandt.

Les conditions pour la tour Proximus sont fixées sur la base d'une décision anticipée en matière d'urbanisme. La procédure de demande de permis d'urbanisme pour la tour Proximus est toujours en cours.

Avant le dépôt de la demande de permis, le service régional compétent a rédigé des lignes directrices visant, entre autres, à préserver au maximum les structures et à créer un programme mixte avec un maximum de 50 % de bureaux, au moins 33 % de logements et 10 % d'équipements publics. Au vu du respect effectif de ces exigences, la méthode est efficace pour renforcer la position du gouvernement avant qu'un projet ne prenne forme.

La politique immobilière de la Commission européenne est bien connue. Nous avons reçu une liste détaillée des bâtiments qu'elle a l'intention de libérer à court et moyen termes.

Un protocole d'accord visant à harmoniser les ambitions de la Commission et de la Région est en préparation entre l'Office pour les infrastructures et la logistique à Bruxelles et la task force quartier européen.

La demande de permis d'urbanisme pour le projet Realex étant encore en cours d'examen, il est trop tôt pour évoquer la suite. Toutefois, la vision partagée a déjà porté ses fruits, puisque la tour initialement prévue a été abandonnée.

(poursuivant en français)

Selon moi, nous ne sommes pas dans une telle situation. Nous revenons toujours à une législation existante, que nous

te komen aan de verwachtingen van sommigen en de vrees van anderen.

201

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- Geen enkel parlements lid is tevreden over de situatie in de Europese wijk. U hebt dus een zware verantwoordelijkheid die u niet mag ontwijken.

Het beleid van de voorbije tien jaar heeft de Europese wijk geen goed gedaan. De stedenbouwkundige problemen zijn alleen maar groter geworden. De plannen die op tafel lagen, zouden de situatie nog hebben verergerd. Het is dus een goede zaak dat die plannen nu van de tafel zijn geveegd, maar ondertussen zijn de problemen nog altijd niet opgelost en hebben we al enorm veel middelen verspild. Zo hebben alleen al de drie externe studies waarnaar u verwijst, het gewest 1 miljoen euro gekost. Daarbij komt nog het werk van de administraties, eventuele andere adviezen en dergelijke meer. Ondanks de vele middelen die werden geïnvesteerd, is er nog geen resultaat bereikt. Dat is bedroevend.

Het is mij ook nog niet echt duidelijk wat de strategie is voor de herbestemming van kantoren. We hebben daar hoorzittingen over georganiseerd. Ik heb een voorstel van resolutie ingediend. U hebt daar een taskforce voor opgericht. Komt er een uniforme kantoorstrategie voor het hele gewest? Het lijkt er immers op dat er eerder op het niveau van het gebouw zal worden ingegrepen, maar dat er geen strategisch document bestaat dat duidelijk maakt welke richting u in het hele gewest wilt uitgaan. Ik zal daar zeker nog een nieuwe vraag over indienen.

203

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- Kunt u de die niet-vertrouwelijke documenten aan het commissiesecretariaat bezorgen?

Twintig jaar lang heeft uw kabinet volgehouden dat het juridisch niet mogelijk was om quota inzake toegankelijke en sociale huisvesting op te leggen bij grote privéprojecten. Nu zegt u ons dat we ons geen zorgen hoeven te maken over de verscheidenheid van de projecten. Die ommezwaai verrast me.

205

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- Andermaal probeert u het parlement in slaap te wiegen met vaagheden.

Sinds uw aantreden is de situatie in de wijk er behoorlijk op achteruitgegaan. Als schepen van de stad Brussel kon ik alleen maar lijdzaam toezien hoe het gewest de wijk toetakelde. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bewoners wegtrekken.

avons cadrée avec des procédures propres à ce quartier-là. Cela doit permettre de répondre aux craintes, aux attentes ou aux aspirations des uns et des autres, et c'est donc la méthode choisie par le gouvernement.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) *(en néerlandais).*- *Aucun député n'est satisfait de la situation dans le quartier européen. Vous avez donc une lourde responsabilité que vous ne pouvez ignorer.*

La politique des dix dernières années n'a pas aidé le quartier européen et les plans envisagés auraient encore aggravé la situation. Il est positif que ceux-ci aient été abandonnés mais, entre-temps, les problèmes n'ont pas été résolus et d'énormes ressources ont été gaspillées.

Y aura-t-il une stratégie pour l'ensemble des bureaux en Région bruxelloise ? J'en doute, au vu de l'absence d'un document clair en la matière.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Il serait utile que vous transmettiez les documents non confidentiels que vous avez mentionnés au secrétariat de la commission, en particulier la note du maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale.

Je suis un peu surprise. Pendant plus de vingt ans, quand la société civile demandait des quotas de logements accessibles ou sociaux dans les grands projets privés, votre cabinet a répondu que ce n'était pas possible et que nous ne disposions pas des leviers juridiques nécessaires. Aujourd'hui, on nous dit que les projets sont mixtes et qu'ils comprendront des équipements et des logements. Je suis ravie que les promoteurs entrent dans un cercle vertueux, mais ce revirement m'interroge.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- M. le ministre-président, vos réponses sont évasives et je reste donc une nouvelle fois sur ma faim. Vous semblez balader les membres de ce parlement en affirmant que tout va bien et qu'il n'y a pas à s'inquiéter.

Malheureusement, depuis l'arrivée de votre gouvernement en 2013, la situation s'est beaucoup aggravée dans le quartier et vous en êtes responsable. J'ai pu le constater en tant qu'échevin : il était impossible d'agir puisque dans ce périmètre, les permis étaient exclusivement délivrés par la Région de Bruxelles-

Ik kan alleen maar hopen dat het geweest het nu beter aanpakt en weer toenadering zoekt tot de stad Brussel.

Capitale. J'ai vu des riverains pleurer suite à la destruction de leur environnement immédiat. C'est difficile à vivre ! Face aux incertitudes, certains sont partis et d'autres hésitent à le faire.

J'espère que vous et le secrétaire d'État, pourrez vous reprendre et faire en sorte que ce quartier, demain, soit mieux qu'aujourd'hui et bien mieux qu'hier. Cela pourrait d'ailleurs difficilement être pire ! Il faut que la Ville de Bruxelles et la Région partagent enfin une vision commune et dialoguent à nouveau.

207 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Het grootste knelpunt volgens mij betreft de bestuurlijke procedures. De beslissingen van de stad en het gewest berusten in dit geval op aanbevelingen uit de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en het Gewestelijk Bestemmingsplan. Die aanbevelingen werden echter niet onderworpen aan een openbaar onderzoek of andere vormen van overleg en advies.*

Mme Marie Nagy (DéFI).- La question réellement posée est, à mon sens, celle de la gouvernance. Nous sommes habitués à recevoir les résultats d'enquêtes publiques, des informations des différentes instances bruxelloises et seulement ensuite une prise de décision. C'est un procédé auquel je suis attachée.

Destijds werd het richtschema afgevoerd, maar dat was in dezen wel een geschikt instrument geweest volgens mij.

Dans le cas présent, les décisions prises par la Ville de Bruxelles et par le gouvernement sont des recommandations, s'appuyant sur la réglementation en vigueur, à savoir le règlement régional d'urbanisme et le plan régional d'affectation du sol. Or, ces recommandations n'ont pas fait l'objet d'une enquête publique, d'une concertation, de remarques des différentes instances.

In elk geval moet het bestuurlijke aspect van dit dossier verder opgehelderd worden.

Il y a là matière à questionnement, peut-être sur l'adéquation des outils - je pense par exemple au PAD. Nous avons par ailleurs abandonné à un moment donné le schéma directeur. Or, il s'agissait d'un outil semblable à une recommandation, mais qui en sus comprenait un volet gouvernance, avec enquête publique, participation, etc.

- Het incident is gesloten.

Aujourd'hui, il faut à mon sens compléter ce volet, et le clarifier par rapport à des imprécisions. Je pense en particulier à la notion de densité. Mais j'imagine que nous aurons des occasions pour revenir à cette question.

- L'incident est clos.

211 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

211 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

211 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

211 **betreffende "de follow-up van de resolutie over de vergroening van de openbare gebouwen".**

concernant "le suivi de la résolution concernant la végétalisation des bâtiments publics".

213

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Op 2 april 2021 keurde het parlement mijn voorstel van resolutie over de vergroening van de Brusselse gebouwen goed.

Als manier om weer meer natuur in de stad te krijgen, vertoont de vergroening van openbare gebouwen heel wat voordelen.

Zo neutraliseert ze een deel van de schadelijke stoffen uit de stadsregen. Doordat de planten ademen, verhoogt ze de luchtvochtigheid. Terwijl beton en asfalt hittegolven versterken, mildert de aanwezigheid van vegetatie die net. Groene daken en muren dragen bij tot een lagere binnentemperatuur bij heet weer en beschermen tegen lawaai, ultravioletstraling, regen en hagel.

Ook op het waterbeheer heeft de vergroening van gebouwen een positieve impact: een groendak kan tot 80% van het regenwater absorberen, wat overbelaste riolen voorkomt en zo overstromingen tegengaat.

217

Ook de biodiversiteit vaart er wel bij: groene daken en muren vormen een welkome habitat voor vogels en insecten.

Tot slot zorgt de vergroening van gebouwen voor een aangename leefomgeving, met een bewezen positief effect op het geestelijk welzijn van de bewoners.

Welke maatregelen hebt u al genomen om de bestaande en toekomstige Brusselse gebouwen te vergroenen? Zult u het voorstel volgen om biomaterialen te gebruiken?

Hoever staat de actualisering van het kadaster van gebouwen van de Brusselse regering waar zendmasten en pylonen op geplaatst mogen worden, om daarin ook de daken op te lijsten die in aanmerking komen voor vergroening?

Welke studies zijn er verricht naar een optimaal gebruik van de bestaande daken, door ze publiek toegankelijk te maken, te vergroenen en/of er stadslandbouw of energieproductie op onder te brengen?

Welke studies zijn er verricht naar de vergroening van de beschikbare gevels?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 2 avril 2021, le Parlement bruxellois adoptait la proposition de résolution que j'avais déposée concernant la végétalisation des bâtiments du parc immobilier régional bruxellois.

La végétalisation des bâtiments existe depuis les débuts de l'humanité, mais elle a été longtemps oubliée. À l'heure où la question environnementale retrouve la place qu'elle mérite, cette solution est de plus en plus appliquée pour réintégrer la nature dans les villes. L'approche consistant à utiliser la végétalisation des bâtiments est d'autant plus indiquée qu'elle présente de nombreux avantages sur les plans environnemental et technique, ou en matière de qualité de vie pour les habitants.

D'abord, en matière de qualité de l'air, en plus de capter une partie du CO₂ et des particules fines présents dans l'air, la végétalisation des bâtiments retient une partie des substances nocives présentes dans la pluie en milieu urbain et les décompose partiellement.

Ensuite, en matière de régulation de la température en milieu urbain, un microclimat peut rapidement apparaître et réchauffer l'air de quelques degrés. La végétalisation des bâtiments a notamment pour effet, grâce à la respiration des plantes, d'augmenter le taux d'humidité.

La végétalisation des bâtiments présente également un intérêt en période de canicule. En effet, lors de chaleurs exceptionnelles, les grandes agglomérations voient l'ampleur des canicules amplifiée par la chaleur stockée par le béton et le bitume, alors que la présence de végétaux produit l'effet inverse.

Enfin, en comparaison avec un toit nu, une couverture végétalisée permet de diminuer la température de la toiture de plusieurs degrés durant les périodes de chaleur et, par conséquent, d'abaisser la température interne du bâtiment.

Cette technique a aussi des effets bénéfiques sur la gestion des eaux. Alors qu'une toiture classique ne retient que modérément l'eau de pluie, une toiture végétalisée peut en absorber jusqu'à 80 %. Cela contribue à diminuer la fréquence et l'amplitude des inondations dues à la saturation trop rapide du réseau d'égouttage et au fait que les sols ne peuvent absorber que des quantités limitées d'eau.

Par ailleurs, l'effet sur la biodiversité est aussi très positif, car les toitures et murs végétaux font office d'habitat pour la faune, notamment pour les insectes et les oiseaux. La végétalisation favorise donc le retour de la biodiversité en ville et permet de limiter la fragmentation des écosystèmes causée par le milieu urbain. Pensons aux abeilles, qui connaissent un fort déclin de leurs populations et pour lesquelles ces nouveaux refuges sont les bienvenus.

La végétalisation des bâtiments présente également des avantages en matière d'isolation acoustique et elle protège contre

les rayons ultraviolets, les variations de température, la pluie et la grêle.

Enfin, elle offre l'avantage de créer un cadre de vie agréable. Plusieurs études ont démontré l'effet positif de la végétalisation des bâtiments sur l'état d'esprit et la santé mentale des Bruxellois.

Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple dans la défense de l'environnement, la protection de l'écosystème et l'isolation des bâtiments. Quelles mesures ont-elles été prises pour végétaliser les bâtiments actuels et futurs du parc immobilier régional bruxellois ? Quelle suite avez-vous réservée à la proposition susmentionnée en matière d'utilisation des biomatériaux ?

Où en est l'actualisation du cadastre des bâtiments éligibles pour les mâts et pylônes dont le gouvernement bruxellois est propriétaire, visant à répertorier les toits pouvant être végétalisés ainsi que le coût d'une telle opération ?

Quelles études ont-elles été menées pour exploiter autant que possible les surfaces de toiture disponibles en les rendant collectivement accessibles, en les végétalisant, en y plaçant des installations d'agriculture urbaine, en les utilisant pour la production d'énergie ou par une combinaison de ces différentes fonctions, et cela, sur la base d'une analyse multicritère ?

Quelles études ont-elles été menées en vue de végétaliser les surfaces de façade disponibles en installant de grands murs verts ou toute autre valorisation à caractère durable ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Lors de travaux de rénovation de toiture soumis à permis d'urbanisme d'un bien relevant du patrimoine immobilier régional, la verdurisation ou l'installation de production d'énergie propre est systématiquement étudiée par le pôle patrimoine de la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale. Bien entendu, seuls les bâtiments dont le gouvernement est propriétaire font l'objet d'une étude du potentiel de végétalisation des toitures ou d'installation de production d'énergie renouvelable.

Récemment, ce fut notamment le cas pour deux projets de transformations d'immeubles pour le Samusocial actuellement en voie de finalisation. Évoquons d'abord le projet Poincaré où, pour améliorer la qualité des espaces en intérieur d'îlot et en toitures et en vue de soutenir la biodiversité, les toitures plates - dont l'isolation est améliorée - ont été végétalisées sur la majeure partie de leur superficie. Ensuite, dans le cadre du projet schaarbeekois Blockx, toutes les toitures sont recouvertes de nouvelles étanchéités placées sur un isolant et sont ensuite verdurisées.

Cela étant, l'intégration des aspects environnementaux dans les projets de la Régie va plus loin que la végétalisation des toitures plates. En effet, plusieurs bâtiments gérés par la Régie sont localisés dans une zone spéciale de conservation Natura 2000 et/ou en zone de réserve naturelle. Dans ce cadre, les projets de

219

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - *Bij vergunningsplichtige dakrenovaties van gebouwen van de Brusselse overheid onderzoekt de erfgoeddienst van de Grondregie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest systematisch de mogelijkheid tot vergroening of groene-energieproductie.*

Zo werden er recent groendaken aangelegd bij twee renovatieprojecten voor Samusocial die momenteel worden afgerond: Poincaré en Blockx.

Bij gebouwen van de Grondregie gelegen in een Natura 2000-gebied of een natuurreservaat gebeurt de restauratie bovendien systematisch in samenwerking met Leefmilieu Brussel met het oog op een optimale biodiversiteit. Dat was het geval bij de restauratie van de Priorwoning in het Zoniënwoud, bij die van het Tournay-Solvaykasteel en bij die van het kasteel Drie Fonteinen, waarbij telkens bijzondere aandacht uitging naar de vleermuizen.

De lijst van gewestgebouwen beperkt zich momenteel tot elf administratieve gebouwen. Ook voor gebouwen die niet beheerd worden door de Grondregie zelf, maar door Leefmilieu Brussel, de Haven van Brussel of Brussel Mobiliteit, wordt bij structurele dakwerken de aanleg van een groendak of de plaatsing van zonnepanelen overwogen, maar dat is niet altijd mogelijk. Van

de daken die voor zonnepanelen in aanmerking komen bestaat een kadaster, wat vergroening betreft is dat niet het geval.

restauration de ces bâtiments ont systématiquement été réalisés en collaboration avec Bruxelles Environnement afin de mettre en œuvre des mesures pour favoriser la biodiversité. Ce fut notamment le cas pour :

- la restauration de la maison du Prieur située dans la forêt de Soignes, classée comme site repris en zone Natura 2000 et qui abrite dans ses combles une colonie de chauve-souris protégées. En conséquence, l'exécution du chantier s'est déroulée avec des moyens adaptés afin de favoriser la faune et la flore existantes ;

- la restauration du château Tournay-Solvay qui abrite également en ses murs plusieurs espèces de chauves-souris considérées comme d'importance communautaire. Dans le but de favoriser la conservation et le développement de la faune sur le site, toute une série de mesures sont comprises dans les ouvrages de restauration du château, qui permettront la cohabitation entre les hommes et les espèces protégées ;

- la restauration du château des Trois Fontaines, également inscrit dans une zone Natura 2000 et en zone de réserve naturelle, où des interventions ont également été prévues pour l'accueil des chauves-souris.

Compte tenu de la situation individuelle de chaque bâtiment et de ses caractéristiques urbanistiques, la liste des bâtiments régionaux retenus est actuellement limitée à onze bâtiments administratifs. Pour ce qui est des bâtiments que la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas directement en gestion - à savoir ceux pris en gestion par Bruxelles Environnement, le Port de Bruxelles ou Bruxelles Mobilité -, les possibilités de plantations sont systématiquement envisagées en cas d'intervention importante sur la toiture, en fonction des possibilités techniques et structurelles, et pour autant que cela ne soit pas mis en balance avec l'implantation de panneaux photovoltaïques. En effet, il n'est pas toujours possible de placer des panneaux et/ou de verduriser une toiture. Pour l'heure, il n'existe pas de cadastre de cet aspect, contrairement aux possibilités d'implantation de panneaux photovoltaïques.

Enfin, vos questions relatives aux études menées sur le potentiel des toitures ou façades concernent davantage le ministre Maron.

En cas de travaux sur des bâtiments ou d'études conduisant à des demandes de permis d'urbanisme visant des biens régionaux, les questions d'isolation des toitures, de végétalisation ou encore de production d'énergie verte sont systématiquement intégrées aux réflexions. Toutefois, aucune toiture de bâtiment appartenant à la Région ne remplit actuellement les conditions pour en envisager l'exploitation sans passer par des travaux d'aménagement. Bien sûr, certaines rentrent dans les critères pour recevoir des installations de production, mais des visites et inspections ont révélé que l'état de la membrane d'étanchéité était souvent insuffisant, imposant une rénovation et une isolation. Des études sont en cours.

²²¹ *Studies inzake het potentieel van daken en gevels behoren in de eerste plaats tot het domein van minister Maron.*

Bij geen enkel bestaand gebouw van het gewest is de aanleg van een groendak of de plaatsing van een productie-eenheid voor groene energie mogelijk zonder voorafgaande renovatie. Daarbij zullen waar mogelijk zonnepanelen worden geplaatst.

Daarnaast zal de Grondregie de energiebesparende maatregelen uit het plan voor lokale actie voor het gebruik van energie (Plage) voor haar gebouwen moeten doorvoeren.

Wat de gevels betreft voert mijn administratie in de eerste plaats energie-audits uit om te achterhalen welke gebouwen het meest nood hebben aan energiebesparende maatregelen. De stedenbouwkundige kenmerken van de andere gebouwen maken

een vergroening van hun muren te duur voor de Grondregie om die operatie veralgemeend te kunnen doorvoeren.

De vergroening mag zich niet beperken tot de gewestgebouwen. Ze kan als doelstelling opgenomen worden in de herziene versie van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, waar staatssecretaris Pascal Smet bevoegd voor is.

Compte tenu de l'augmentation de la demande énergétique, ces rénovations s'accompagneront, lorsque c'est possible, de l'installation de panneaux photovoltaïques.

Ces réflexions se font parallèlement aux études menées dans le cadre du plan local d'action pour la gestion de l'énergie, que la Régie foncière sera tenue d'exécuter en vue de réduire drastiquement la consommation énergétique du parc immobilier régional.

Pour ce qui est des façades, à ce stade, les efforts de mon administration se sont principalement concentrés sur le cadastre énergétique et les audits énergétiques, qui permettront d'identifier les bâtiments prioritaires en termes d'économies d'énergie. L'effort sera également porté sur le placement d'installations de production.

Les caractéristiques urbanistiques des autres bâtiments ne permettent pas de prévoir une végétalisation de leurs murs sans surcoûts importants, et les moyens financiers à disposition de la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale ne sont, pour l'heure, pas compatibles avec une généralisation de ce principe.

Enfin, pour être efficace, cette thématique environnementale ne doit pas se limiter au parc immobilier régional. Ainsi, la végétalisation des bâtiments est actuellement abordée dans le cadre de la révision du règlement régional d'urbanisme. C'est dans cette réforme qu'elle pourra être inscrite comme un objectif. Si vous souhaitez plus d'informations sur ce point, je vous renvoie vers le secrétaire d'État Pascal Smet.

223 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Bevat het kadaster ook de zonnepanelen of enkel de zendmasten en pylonen?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La résolution ayant été adoptée à l'unanimité il y a plus d'un an, c'était l'occasion de revenir sur le sujet.

Concernant le cadastre, concerne-t-il les panneaux photovoltaïques ou uniquement les mâts et pylônes ?

223 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.** *(in het Frans).*- - Dat omvat de zonnepanelen.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les panneaux photovoltaïques.

223 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Ik besef dat zo'n vergroening niet overal mogelijk is, maar ik neem akte van de wil om ze waar mogelijk uit te voeren.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je suis consciente que la végétalisation n'est pas possible partout et que les adaptations se font au cas par cas. Je prends cependant note du fait qu'une étude a été réalisée et qu'il existe une volonté de réaliser des travaux de végétalisation aux endroits qui s'y prêtent avec les moyens disponibles.

Ik zal dit dossier verder volgen, zowel in het gewest als in de gemeente.

Nous continuerons à suivre ce dossier au niveau de la Région, comme à celui des communes.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

227 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY**

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY

227 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale**

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement

Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

227 **betreffende "het einde van het openbaar onderzoek over het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP in het kader van het Heizelplateau".**

concernant "la fin de l'enquête publique sur le projet de modification partielle du PRAS dans le cadre du plateau du Heysel".

229 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- Het Neo-project belooft werk, huisvesting, toerisme en uitstraling in de congreswereld, maar is tegelijk ook traag, chaotisch en duur.**

Mme Marie Nagy (DéFI).- Le projet de réaménagement du plateau du Heysel est à double face, comme le dieu des Romains, Janus. Côté face, ce projet de réaménagement, appelé Neo, est une promesse d'avenir pour l'emploi, pour le logement, pour le tourisme, pour la place de notre Région dans le monde des congrès. Côté pile, ce projet semble lent, chaotique et coûteux.

De Raad van State annuleerde achtereenvolgens het gebied van gewestelijk belang (GGB) 15, de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) om GGB 15 goed te keren en Neo 2. Perspective.brussels had de regering daarom een nieuwe wijziging van het GBP voorgesteld.

Le Conseil d'État a annulé la zone d'intérêt régional (ZIR) 15 en décembre 2015, puis la modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) pour l'adoption de la ZIR 15 en mars 2020. Le projet Neo 2 a été annulé en octobre 2020.

In verband daarmee liep van 4 maart tot 2 mei een openbaar onderzoek. Hoeveel burgers hebben daaraan deelgenomen? Beschouwt u het onderzoek als een succes?

Pour rappel, suite à la décision du Conseil d'État d'annuler la modification partielle du PRAS, perspective.brussels avait proposé au gouvernement bruxellois d'en faire une nouvelle modification. Une actualisation globale du PRAS est actuellement en cours.

Hebben de gewestelijke adviesorganen en de bevoegde Vlaamse instellingen input gegeven over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP en het milieueffectenrapport?

Pour la modification partielle du PRAS dans le cadre du plateau du Heysel, une nouvelle enquête publique a commencé le 4 mars dernier et s'est terminée le 2 mai.

Hebt u al een oplossing voor § 2 van artikel 2 van het regeringsbesluit van 23 december 2021? Wordt het een tunnelverbinding, een aansluiting met de A12 of een capaciteitsverhoging op de bestaande wegen?

J'aimerais faire le point avec vous sur la participation à l'enquête publique sur le projet de modification partielle du PRAS dans le cadre du plateau du Heysel. Cette enquête permettra sans doute de mieux identifier les besoins, d'entendre les craintes et donc, si nécessaire, de modifier le plan. Disposez-vous du nombre de citoyens ayant répondu à l'enquête publique sur le projet de modification partielle du PRAS arrêté le 3 mai 2001 et le rapport sur les incidences environnementales du PRAS relative au Plateau du Heysel ?

Les instances consultatives de notre Région ainsi que les autorités compétentes de la Région flamande ont-elles rendu leurs avis sur le projet de modification partielle du PRAS arrêté le 3 mai 2001 et son rapport sur les incidences environnementales ?

En ce qui concerne le nombre de citoyens ayant répondu à cette enquête publique, considérez-vous que cette enquête est un succès ?

Pour ce qui concerne le § 2 de l'article 2 de l'arrêté du gouvernement bruxellois du 23 décembre 2021, avez-vous déjà pu identifier une solution à privilégier à la suite de cette consultation ? S'agit-il d'une voie de liaison avec tunnel, d'une connexion à l'autoroute A12 ou encore de l'augmentation de la capacité des voiries existantes ?

231

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- Volgens de Raad van State moeten we de onderdelen van GGB 15 die verkeer genereren, juridisch ondergeschikt maken aan de aanleg van een verbinding tussen de perimeter van het plan en parking C.

Ik heb perspective.brussels opgedragen om het GBP aan te passen door GGB 15 bij te sturen volgens de suggestie van de Raad van State, namelijk door de verbinding met parking C en met de A12 erin op te nemen nadat het milieueffectenrapport is bijgewerkt.

Na de goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het GBP op 23 december 2021 kwam er een openbaar onderzoek en werd het aan de adviesorganen voorgelegd. Het openbaar onderzoek leverde 52 bedenkingen en klachten op, waaronder 43 uit de burgermaatschappij.

Zoals het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening bepaalt, zijn de gewestelijke instanties, de lokale besturen en de Vlaamse overheid geconsulteerd.

Alles bij elkaar zijn er negen adviezen binnengekomen, van het college van de stad Brussel, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Brupartners, de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Leefmilieu Brussel, de gemeente Grimbergen, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid en de provincie Vlaams-Brabant.

Uit het milieueffectenrapport naar aanleiding van de gedeeltelijke wijziging van het GBP blijkt dat er drie mobiliteitsoplossingen mogelijk zijn, waaruit de minister van Mobiliteit zal moeten kiezen.

231

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- Ik moet mijn vraag dus aan de minister van Mobiliteit stellen.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le 6 mars 2020, le Conseil d'État a annulé les alinéas de la prescription 18 et tout le programme de la zone d'intérêt régional (ZIR) 15 du plan régional d'affectation du sol (PRAS), tels qu'ils avaient été modifiés par le gouvernement le 6 juillet 2017.

S'agissant de la ZIR 15, le Conseil d'État nous indique que l'attitude à adopter pour sa réfection est, pour la zone Heysel ouest, de subordonner juridiquement dans le PRAS la réalisation des affectations génératrices de trafic dans le cadre du projet Neo à la réalisation de la nouvelle voirie de liaison entre le périmètre du plan et le parking C.

Compte tenu de ces éléments, j'ai demandé à perspective.brussels de modifier le PRAS en réécrivant la ZIR 15 comme suggéré par le Conseil d'État, c'est-à-dire en y incluant la voirie du parking C et la voirie A12, après avoir complété et mis à jour le rapport sur les incidences environnementales, pour ce qui est de l'étude approfondie de toutes les options et des deux voiries.

À la suite de la décision du gouvernement du 23 décembre 2021 adoptant le projet d'arrêté modifiant partiellement le PRAS, le dossier a été mis à l'enquête publique et soumis aux avis des instances consultatives, dont la Commission régionale de développement, en date du 9 juin 2022.

Concernant l'enquête publique, 52 observations et réclamations ont été recueillies, dont 43 émanent de citoyens ou de la société civile.

Conformément à la procédure prévue par le Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les instances régionales, les autorités locales et flamandes ont également été invitées à remettre un avis dans le cadre de cette procédure.

Au total, neuf avis ont été reçus du collège de la Ville de Bruxelles, de la Commission régionale de la mobilité, de Brupartners, du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, de Bruxelles Environnement, de la commune de Grimbergen, de l'Agence flamande de l'environnement, du département de l'environnement de l'autorité flamande et de la province du Brabant flamand.

L'évaluation des incidences sur l'environnement réalisée à l'occasion de la modification partielle du PRAS met en évidence trois solutions de mobilité distinctes qui sont de nature à permettre le réaménagement du plateau du Heysel. Ces options sont reprises dans l'arrêté de manière indifférenciée, même s'il est évident que toutes ne se valent pas.

Le choix entre ces trois options dépendra de la compétence de la ministre de la mobilité.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Je devrai donc interroger la ministre de la mobilité.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE

QUESTION ORALE DE M. MATHIAS VANDEN BORRE

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

betreffende "de renovatie van het Koning Boudewijnstadion".

concernant "la rénovation du stade Roi Baudouin".

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- Het is al een tijdje stil rond de renovatieplannen voor het Koning Boudewijnstadion. Ik hoef de meeste partijen niet te herinneren aan de saga van het Eurostadion, dat er nooit is gekomen. Het project, een typisch voorbeeld van achterkamerpolitiek, zou de belastingbetaler zagezegd geen euro kosten, maar dreigde op slinkse wijze meer dan 200 miljoen euro belastinggeld op te sloppen.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- Cela fait un moment que nous n'avons plus entendu parler de la rénovation du stade Roi Baudouin.

De Koninklijke Belgische Voetbalbond ging daarom volledig voor de verbouwing van het Koning Boudewijnstadion en stelde vier jaar geleden zijn plannen voor een Golden Generation Arena voor, maar ook dat project kwam er niet. Vorig jaar riep de bond nog eens op om een waardig nationaal stadion te bouwen, want ons land is kandidaat voor de organisatie van het wereldkampioenschap vrouwenvoetbal in 2027. De voetbalbond vreest een herhaling van Euro 2020, maar er beweegt niks. De enige verbintenis komt van de eigenaar van het stadion, de stad Brussel, die middelen heeft toegekend voor een renovatie van de atletiekpiste.

L'an dernier, l'Union royale belge des sociétés de football-association est revenue avec une demande de créer un stade national digne de ce nom, en vue de la coupe du monde de football féminin que notre pays espère accueillir en 2027. Cependant, seule la Ville de Bruxelles, propriétaire du stade, s'est engagée pour l'instant en libérant un budget pour la rénovation de la piste d'athlétisme.

Beslissingen over het Koning Boudewijnstadion hebben uiteraard hun weerslag op de ontwikkeling van de Heizelvlakte, een prioritair gebied voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en haar gigantische vastgoedproject Neo. Het standpunt van de Brusselse regering is dat het stadion verouderd is en dat ze niet principieel tegen renovatie gekant is, maar dat ook een gerenoveerd stadion alleen geschikt is voor de wedstrijden van de nationale voetbalploeg, de Memorial Van Damme en enkele concerten per jaar. Dat standpunt bemoeilijkt uiteraard de zoektocht naar private investeerders voor de renovatie.

Dans le cadre de son gigantesque projet Neo, le gouvernement bruxellois ne s'oppose pas au principe de rénover le stade, mais estime qu'il ne servirait ensuite qu'aux matches de l'équipe nationale de football, au Mémorial Van Damme et à quelques concerts par an. Une position difficilement vendable auprès d'investisseurs privés.

Is er ondertussen vooruitgang geboekt?

Où en sont les négociations entre la Région, la Ville de Bruxelles et l'État fédéral sur la question du financement ?

Voor de financiering kijkt het gewest vooral naar de federale regering. In welke mate is er overleg tussen het gewest, het Brussels stadsbestuur en de federale regering over de renovatie van het Koning Boudewijnstadion?

Les conditions strictes d'exploitation du stade sont-elles remises en question pour attirer des investisseurs privés ?

Kunt u de strenge exploitatievoorwaarden van het Koning Boudewijnstadion toelichten? Lopen er gesprekken over de aanpassing van die voorwaarden om private investeerders te kunnen aantrekken?

241

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- U zult ongetwijfeld opnieuw klagen dat mijn antwoord te kort is, maar ik blijf herhalen dat het federale niveau het meest geschikt is om een dossier over een nationaal stadion ter harte te nemen door overleg te plannen en budgetten vrij te maken, zodat ons land over een degelijk gerenoveerd stadion kan beschikken.

Volgens mijn informatie heeft de studiegroep die is belast met het stadiondossier sinds uw vorige actualiteitsvraag niet meer vergaderd. Aangezien de stad Brussel eigenaar is van het Koning Boudewijnstadion, is het renovatiedossier in handen van de Brusselse schepen van Sport, de heer Hellings. Hij neemt het initiatief om te overleggen. U bent lid van de Brusselse gemeenteraad en u richt uw vragen dus beter tot hem.

Wat mij betreft, is de rol van het gewest in het dossier beperkt tot de verdediging en het uitdragen van een visie inzake territoriale ontwikkeling, stadsvernieuwing en aantrekkelijkheid van het gewest, kortom aspecten waarvoor het gewest bevoegd is. Die visie staat in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), waarvan de krachtlijnen overgenomen worden in de gedeeltelijke herziening van het huidige Gewestelijk Bestemmingsplan voor de Heizelvlakte, het toekomstige bijzonder bestemmingsplan ter uitvoering van het gebied van gewestelijk belang 15 en op termijn het richtplan van aanleg voor de Heizel.

Daarom zal elke beslissing van de federale overheid of de stad Brussel over het nationaal stadion onvermijdelijk een impact hebben op de ontwikkeling en de inrichting van de Heizelvlakte, die een belangrijke prioriteit blijft van het GPDO en dus van het gewest.

Mijn standpunt, dat ook onvermoeibaar verdedigd wordt door de regering, is dat het stadion verouderd is en de structuur niet meer van deze tijd. In die omstandigheden zijn wij uiteraard voorstander van de renovatie van het stadion. De kosten worden minimaal op 200 miljoen euro geraamd, wat het een en ander verklaart.

243

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- U meldt weinig nieuws. U geeft zelf aan dat zelfs de studiegroep sinds mijn recentste actualiteitsvraag niet meer werd bijeengeroepen. De impasse is dus totaal. Als zelfs de partijen die zowel in het gewest als in de stad Brussel de lakens uitdelen en bovendien vertegenwoordigd zijn in de federale regering, dit belangrijke dossier niet meer bespreken, wie komt er dan nog wel op voor Brussel?

De stad Brussel renoveert wel atletiekpistes en bespreekt de renovatie van de zitjes van het Koning Boudewijnstadion. Die zal 2,3 miljoen euro kosten. De stad Brussel maakt aanzienlijke bedragen vrij, maar er is geen structurele oplossing voor het stadion, dat hopeloos verouderd is. De infrastructuur voldoet niet meer aan de nieuwe strenge veiligheidsnormen en is niet meer geschikt voor grote evenementen of matches. De impasse blijft. Het is jammer voor Brussel en de Brusselaar dat er geen ambitie

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Comme je l'ai déjà dit, un dossier qui concerne un stade national doit être géré et financé au niveau fédéral.*

À ma connaissance, le groupe d'étude chargé de ce dossier ne s'est plus réuni depuis votre dernière question d'actualité. Le dossier de rénovation est à présent entre les mains de l'échevin des sports de la Ville de Bruxelles, M. Hellings.

J'estime que le rôle de la Région se limite, en l'occurrence, à défendre la vision du développement territorial, du renouvellement de la ville et de l'attractivité de la Région exposée dans le plan régional de développement durable. Toute décision au niveau fédéral ou communal aura forcément une incidence sur le réaménagement du plateau du Heysel, qui reste une priorité du plan.

Pour mon gouvernement, le stade et sa structure sont dépassés et demandent une rénovation, estimée à quelque 200 millions d'euros.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- *Nous restons donc dans l'impasse. Le stade ne répond absolument plus aux normes, mais aucune solution structurelle n'est trouvée. Ce manque d'ambition pour réaliser de grands projets est déplorable.*

- L'incident est clos.

is om een aantal grote projecten te realiseren. Het is huilen met de pet op.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de annulering van de aan Droh!me verleende stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie van de renbaan van Bosvoorde".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In oktober 2019 annuleerde de Raad van State de stedenbouwkundige vergunning die VO Group had gekregen voor de heraanleg van de renbaan van Ukkel-Bosvoorde omdat het geplande parkeerterrein bij Drohme volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) in bosgebied zou komen te liggen. Het was al de tweede keer dat het parkeerterrein aanleiding gaf tot de annulatie van de vergunning.

Het magnifieke terrein is de toegangspoort tot het Zoniënwoud en trekt talloze wandelaars en sportievelingen aan. Zonder parkeerterrein moeten ze hun auto in de omliggende straten kwijt, met alle gevolgen van dien.

De Raad van State zou niet tot hetzelfde besluit zijn gekomen als het GBP was gewijzigd. Ik vrees nu dat het hele project in het water valt en dat het terrein opnieuw een stadskanker wordt, terwijl het pertinente ontspanningsmogelijkheden zou kunnen bieden.

Om het behoud van het terrein te verzekeren, vraagt Ukkel om de bufferzone aan de rand van het Zoniënwoud te verdubbelen en dat de bebouwde oppervlakte op het terrein tot maximaal 2% of 2.000 m² wordt beperkt.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "l'annulation du permis d'urbanisme délivré à Droh!me pour la rénovation de l'hippodrome de Boitsfort".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 4 octobre 2019, le Conseil d'État annulait le permis d'urbanisme délivré à la société VO Group pour son projet de réaménagement de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort en centre récréatif. Le Conseil d'État s'appuyait sur le fait que le parking prévu pour le projet Drohme était situé dans une zone inscrite comme zone forestière au plan régional d'affectation du sol (PRAS), et non en zone d'équipement collectif.

Il s'agit d'un feuillet à rebondissements, puisqu'en février 2019 déjà, le Conseil d'État avait suspendu le permis d'urbanisme et, donc, le permis d'environnement à cause du parking. Pour la seconde fois, le permis d'urbanisme délivré au projet Drohme pour la rénovation de l'hippodrome de Boitsfort a été annulé à la suite d'un recours introduit en 2019.

Pour rappel, le projet Drohme a été sélectionné en 2012 pour réhabiliter l'ancien hippodrome en parc de loisirs actifs. Il comprenait notamment la construction d'une zone sportive, d'une brasserie et d'un restaurant, ainsi que la reconstruction d'un parking existant.

Ce site magnifique est une porte d'entrée vers la forêt de Soignes. Il accueille de nombreux visiteurs, promeneurs et sportifs. Sans ce parking, ces derniers devraient se garer dans les rues avoisinantes et, d'une certaine manière, les habitants du quartier subiraient un report du stationnement dans leurs rues. Ce parking joue un rôle nécessaire dans la fonction de l'hippodrome comme porte d'entrée de la forêt de Soignes.

L'arrêt du Conseil d'État n'aurait pas été le même si le PRAS avait été modifié comme prévu. Nous avons d'ailleurs échangé sur le sujet lors de mes précédentes questions. En tant qu'Uccloise, je crains que ce projet ne voie pas le jour et que le site ne redevienne un chancre, et cela, après l'investissement de tant de fonds publics et privés. Il faut encadrer le projet et mettre des balises dans le respect des habitants, mais il ne faut pas le casser. Il est en effet pertinent et raisonnable, avec une offre pour les familles bruxelloises, notamment.

251 *Het gaat om een project van Drohme en het Brussels Gewest. Waarom is het GBP nog altijd niet gewijzigd? Wat zijn de volgende stappen in de wijziging van het GBP? Wanneer krijgt het bosgebied waar het parkeerterrein moet komen een nieuwe bestemming? Wat bespreekt u allemaal met Drohme?*

253 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *De regering heeft in december 2021 in eerste lezing het ontwerp van wijziging van het GBP goedgekeurd. Het openbaar onderzoek en de consultatieronde vonden van eind maart tot eind mei plaats.*

Het volledige dossier ging op 9 juni naar de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC), die nu binnen de 90 dagen een advies moet uitbrengen.

Tijdens de zomer wordt het ontwerp van besluit eventueel bijgestuurd op basis van de opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn gemaakt of in het advies van de GOC staan. Nadat de regering de gedeeltelijke wijziging van het GBP in tweede lezing heeft goedgekeurd, moet het voor advies naar de Raad van State. Daarna volgt de goedkeuring in derde lezing. We hopen dat alles tegen het einde van het jaar rond is.

De concessiehouder heeft nieuwe vergunningen aangevraagd. Voor concrete vragen daarover, kunt u bij staatssecretaris Smet terecht.

C'est dans ce sens qu'un avis a été remis par la commune d'Uccle. Le 19 mai 2022, le conseil communal ucclois a salué la volonté de la Région de garder un parking et d'en conserver la capacité. Toutefois, pour garantir que le site sera préservé, Uccle demande que la zone tampon en lisière de la forêt de Soignes, où la construction n'est pas possible, soit doublée, passant ainsi de 60 à 120 mètres. Le conseil communal a également demandé que la possibilité de construction sur les terrains affectés en zone de sports ou de loisirs en plein air soit réduite à 2 % au lieu de 20 % ou à 2.000 m² au maximum.

Ce projet est porté par Drohme et par la Région bruxelloise. Pour quelles raisons la modification du PRAS n'a-t-elle toujours pas eu lieu ? Quelles sont les prochaines étapes de modification du PRAS pour ce qui concerne le parking ? Quel est le calendrier fixé pour le passage, après révision du PRAS, d'une affectation en zone forestière à une affectation en zone de parking ?

Drohme indique qu'elle travaille sur des permis de sauvegarde. Quels sont vos contacts avec cet acteur ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La modification partielle de la carte des affectations du plan régional d'affectation du sol (PRAS) relatif au site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort est en cours. En effet, la modification de l'affectation réglementaire de l'actuel parking de l'hippodrome fait partie des demandes de modification actuellement initiées par le gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale.

Plus concrètement, en décembre 2019, le gouvernement a approuvé le principe de la poursuite de la modification partielle du PRAS concernant l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort. Le 20 mai 2020, le gouvernement a approuvé l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant ouverture de la modification partielle du PRAS. Le 29 septembre 2020, le marché relatif à la réalisation du rapport sur les incidences environnementales (RIE) et de l'étude appropriée des incidences a été attribué. Le 9 décembre 2021, le gouvernement a approuvé en première lecture le projet de modification du PRAS. La mise à l'enquête publique et les demandes des avis des instances ont eu lieu de fin mars à fin mai 2022.

Un dossier complet a été transmis à la Commission régionale de développement (CRD). La présentation du dossier à la CRD a eu lieu le 9 juin dernier et elle dispose désormais d'un délai de maximum 90 jours pour rendre son avis.

Dans le courant de l'été, il s'agira de procéder aux éventuelles adaptations du projet d'arrêté en fonction des remarques émises lors de l'enquête publique ou reprises dans l'avis de la CRD, et de soumettre en deuxième lecture le nouvel arrêté de modification partielle du PRAS pour approbation au gouvernement. Il faudra ensuite demander l'avis du Conseil d'État et apporter d'éventuelles adaptations à l'arrêté.

Le gouvernement sera alors en mesure de procéder à l'approbation en troisième lecture du nouvel arrêté du gouvernement portant modification partielle du PRAS, et l'arrêté

sera alors publié au Moniteur belge. Si tout se passe comme prévu, nous espérons pouvoir compter sur la modification partielle du PRAS d'ici la fin 2022.

Le concessionnaire, depuis l'annulation de son permis d'urbanisme global par le Conseil d'État, a déposé de nouvelles demandes de permis lui permettant de poursuivre le développement de son projet destiné à accueillir des activités sportives, de loisirs, familiales et éducatives. Pour les questions plus précises relatives aux permis, je vous invite à vous adresser à mon collègue Pascal Smet. Nous continuons bien évidemment à soutenir ce projet initié en 2013.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je vous remercie pour ces précisions. Le concessionnaire doit être bien accroché, car il est vrai que ce dossier a connu beaucoup d'errements. À présent, il importe de bien communiquer à ce sujet et de s'assurer que tous les acteurs soient au courant des différents délais. Il importe aussi de donner des garanties aux Bruxellois, car énormément de fonds ont été investis dans ce projet.

Je suis convaincue que nous devons prendre les choses en main et avancer, car nous avons trop traîné. Cessons de rejeter la responsabilité sur les autres et trouvons des solutions qui profiteront à tout le monde. Et n'oublions pas l'importance de la communication aux riverains et autorités communales concernées par le site afin de les rassurer.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "l'acquisition des terrains du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, la programmation et les enjeux pratiques du site de Schaerbeek-Formation".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La nouvelle attendue depuis de nombreuses années est enfin tombée. Le gouvernement bruxellois a décidé de l'acquisition des terrains du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF), la programmation et les enjeux pratiques du site de Schaerbeek-Formation. Mes collègues et moi-même intervenons régulièrement à ce sujet. Je ne vais donc pas revenir sur ce dossier dans son ensemble, mais bien rappeler quelques éléments.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Het komt er nu op aan om goed te communiceren en de Brusselaar garanties te bieden, want er is al enorm veel geld naar het project gegaan.*

We moeten ophouden met de verantwoordelijkheid in andermans schoenen te schuiven en mogen de communicatie met de burens en de gemeenten niet over het hoofd zien.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de aankoop van gronden van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, de programmering en praktische uitdagingen van de site Schaarbeek-Vorming".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Eindelijk heeft de Brusselse regering beslist tot de aankoop van de gronden van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en de daarmee samenhangende programmering voor de site Schaarbeek-Vorming.*

Voor de Brusselse regering moeten de productieactiviteiten op die site aan allerlei criteria voldoen. Zo moeten ze tegemoetkomen aan de behoeften van de stad en haar bewoners;

degelijke, niet-verplaatsbare jobs voor Brusselaars creëren; bijdragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen van het gewest voor 2030 en 2050, zoals beschreven in het Nationaal Energie- en Klimaatplan en in het regeerakkoord; een toonbeeld zijn van duurzaamheid, circulariteit en veerkracht; bijdragen tot waardecreatie en -behoud; en innovatie in elke zin ondersteunen.

Citydev.brussels en de Haven van Brussel plannen op de site momenteel een activiteitenhub in verband met water- en spoorinfrastructuur, en meer bepaald

- een centrum voor voedsellogistiek en -bewerking;
- een centrum voor het sorteren en bewerken van bouwmaterialen;
- een biomethanisatie-eenheid;
- het openleggen van de Zenne.

Waarom heeft die aankoop zo lang geduurd?

Waarom is het richtschema van 2014 nog niet aangepast? Zal die aanpassing tegelijk met de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming gebeuren?

Hoe staat het met de vervuiling van de gronden? Hoeveel zal de reiniging daarvan kosten, en wie zal daarvoor opdraaien?

Wat zijn de plannen voor de toegankelijkheid van de site, in het algemeen en met het openbaar vervoer?

Sur la base des enjeux, contraintes et objectifs, il est indispensable, pour le gouvernement bruxellois, que les activités productives développées sur le site de Schaerbeek-Formation :

- répondent aux besoins de la ville et de ses habitants ;
- créent des emplois de qualité et non délocalisables pour les bruxellois ;
- s'inscrivent dans la concrétisation des objectifs climatiques fixés par la Région dans le cadre du plan national énergie-climat et de son accord de majorité, pour 2030 et 2050. Tant l'impact carbone des activités développées sur le site que la contribution de ces activités à la possibilité d'une ville neutre en carbone sont des éléments essentiels qui s'imposent dans le développement de cette réserve foncière stratégique ;
- soient exemplaires en matière de durabilité, de circularité et de résilience ;
- participent à la création et au maintien de chaînes de valeurs ;
- et soutiennent l'innovation dans tous les sens du terme.

À ce stade, citydev.brussels et le Port de Bruxelles projettent de développer sur le site de Schaerbeek-Formation un pôle d'activités productives et logistiques circulaires, en lien avec le transport fluvial et ferroviaire. Ces activités ont pour objectif de s'articuler autour d'une infrastructure structurante. Les pistes suivantes ont notamment été identifiées :

- un pôle de logistique et de transformation alimentaire ;
- un pôle de tri et de traitement de matériaux de construction ;
- une unité de biométhanisation ;
- l'ouverture de la Senne.

Pour quelles raisons l'acquisition des terrains a-t-elle pris tant de temps ?

Cette décision survient alors que le schéma directeur de 2014 n'a pas encore été adapté. Quelles en sont les raisons ? Comment la modification de ce schéma directeur se fera-t-elle en parallèle avec le développement du site de Schaerbeek-Formation ?

Qu'en est-il de la pollution des sols ? Qui prendra en charge les coûts de dépollution, et à combien s'élèveront-ils ?

Qu'est-il prévu de mettre en place pour l'accessibilité de manière générale, et en transports en commun en particulier ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Complexe et délicat, le processus d'acquisition du site de Schaerbeek-Formation n'a pas encore abouti puisque la décision du gouvernement permet la réouverture des négociations entre le Fonds de l'infrastructure

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- De regering heeft onlangs beslist de onderhandelingen tussen het vroegere Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) - nu de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) - en

citydev.brussels weer op te starten. Ze heeft de grote lijnen uitgezet voor wat er met het terrein moet gebeuren. Op die basis onderhandelt citydev.brussels nu met de FPIM.

Het komt erop aan de wensen van Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, de MIVB, Net Brussel, citydev.brussels en de Haven van Brussel te verzoenen en te onderhandelen met de andere partners, waaronder Infrabel en de NMBS.

De regering wil dus nauw betrokken blijven bij de plannen die de FPIM met de terreinen heeft, wat aansluit bij de logica van het richtplan.

De update van dat richtplan heeft vertraging opgelopen door de noodzaak om een aantal grondbeginselen vast te leggen voor de aankoop van het terrein van 40 ha. In de loop van 2023 zou perspective.brussels klaar moeten zijn met de update.

Het bodemonderzoek door Leefmilieu Brussel is gebaseerd op meer dan 60 boringen en heeft aangetoond dat de bodemkwaliteit op het hele terrein voldoet om er economische activiteiten, huisvesting en recreatie te ontwikkelen, op enkele zwaarder vervuilde zones na.

ferroviaire (FIF) et citydev.brussels, suspendues au milieu de l'année 2019 à la demande du FIF. Plusieurs mois de négociations au sein des instances régionales ont permis d'arriver à la décision récente du gouvernement de relancer le processus de négociation.

Les enjeux sont doubles : d'une part, arriver à concilier les demandes et besoins des différents acteurs régionaux, dont en particulier Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, la STIB, Bruxelles Propreté, citydev.brussels et le Port de Bruxelles, et d'autre part, échanger et négocier avec les autres acteurs impliqués dans le projet, dont Infrabel et la SNCB.

La récente décision du gouvernement portant notamment sur l'acquisition des terrains du FIF, devenu entretemps la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI), a pour but de définir les grandes lignes de la programmation et les superficies approximatives à prévoir afin de permettre à citydev.brussels d'engager des pourparlers avec la SFPI. En effet, il s'agit d'une opportunité d'acquisition stratégique pour le développement territorial, économique et logistique régional.

L'objectif du gouvernement est donc de maintenir la Région étroitement associée aux réflexions immobilières menées par la SFPI concernant l'avenir de ces terrains. Cette décision s'inscrit pleinement dans la logique du schéma directeur et du travail de mise à jour de perspective.brussels.

Déjà bien entamée en 2020 par perspective.brussels, cette mission d'actualisation du schéma directeur sur l'ensemble de la zone levier, soit sur 70 hectares de terrain, a toutefois été ralentie pour permettre de fixer quelques principes directeurs pour l'acquisition des 40 hectares. Elle se poursuit en parallèle de la reprise des négociations d'acquisition pour la partie du site appartenant à la SFPI. L'aboutissement de ce travail est attendu dans le courant de l'année 2023.

L'étude de sol réalisée par Bruxelles Environnement est relativement exhaustive : elle se base sur plus de 60 forages. Même si elle analyse les pollutions en prenant comme norme de référence l'affectation actuelle du site (zone industrielle), elle établit ensuite des scénarios et conclut très clairement que la terre de remblais sur l'ensemble du site a une qualité du sol suffisante pour le développement d'activités économiques, résidentielles et récréatives, hormis dans quelques zones très localisées où l'on constate des taches de pollutions plus importantes. La cartographie des pollutions incluse dans l'étude en atteste.

Les frais à prévoir en matière d'assainissement concerneront donc uniquement les terres excavées et relocalisées sur le site, à un endroit où s'implantera une fonction exigeante en termes de qualité du sol.

Ces éventuels coûts sont imprévisibles à ce stade, mais font partie des coûts habituels que rencontre citydev.brussels dans nombre de ses projets. Cet organisme, qui a une grande expérience dans le traitement des sites pollués et est chargé de la réalisation du

265

De saneringskosten voor de afgegraven grond die elders op het terrein wordt opgeslagen, zijn nu moeilijk in te schatten. Citydev.brussels heeft een grote expertise in bodemsanering en is vertrouwd met een dergelijk kostenplaatje. Het wil de grond bij voorkeur ter plaatse houden.

Het is nu nog te vroeg om de toegankelijkheid voor het openbaar vervoer operationeel te bekijken voor het deel van de site

dat toebehoort aan de FPIM, maar dat zal uiteraard een aandachtspunt zijn in de verdere ontwikkeling.

Het mobiliteitsvraagstuk is heel complex en moet vanuit diverse invalshoeken bekeken worden, waarbij het hele aanbod aan transportmiddelen moet worden betrokken.

Het station van Schaarbeek zou verder ontwikkeld kunnen worden via een aantal lijnen van het toekomstige GEN. Er is ook gekeken naar strategische verbeteringen via nieuwe verkeersassen, tramlijnen en een verhoging van de capaciteit op de Middenring.

Het beheerscontract van citydev.brussels bevat duidelijke bepalingen inzake de toegangswegen en duurzame mobiliteit.

Voor het overige verwijs ik u naar de ministers Maron, Trachte en Van den Brandt.

traitement d'office des terrains pollués en Région de Bruxelles-Capitale, se montre favorable à la possibilité de pouvoir garder les terres sur place.

À ce stade, il est encore trop tôt pour une réflexion opérationnelle sur l'accessibilité en transport en commun du site pour la partie appartenant au Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) en particulier, mais il va de soi que cela sera un des points d'attention lors du développement du site.

Les enjeux de mobilité sont multiples et complexes dans la zone et concernent différentes échelles et problématiques, notamment la gestion de la mobilité d'entrée de ville ou celle de l'échelle locale et régionale. Un redéveloppement de l'ensemble des moyens et réseaux de transport est envisagé : RER, vélo, route, tram, train, voie fluviale.

Parmi les réflexions déjà menées, le rapport final du schéma directeur actuel indique que la gare de Schaerbeek est aujourd'hui sous-utilisée par les voyageurs et pourrait accueillir dans le futur plusieurs lignes du RER, ce qui offrirait des conditions d'accès très favorables à cette zone de Bruxelles.

Des réflexions ont également été menées sur les améliorations stratégiques qu'apporteraient de nouvelles connexions locales nord-sud et est-ouest, de nouvelles lignes de tram et une augmentation de la capacité des transports en commun sur la Moyenne ceinture pour le site.

Il convient de rappeler que le contrat de gestion de citydev.brussels reprend des objectifs clairs en matière d'accessibilité des sites et de mobilité durable.

Pour le reste, je vous invite à interroger mes collègues du gouvernement chargés de cette matière, à savoir M. Maron et Mmes Trachte et Van den Brandt.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Chaque année, à l'occasion des débats budgétaires, j'ai l'occasion d'interroger le ministre Alain Maron sur l'état d'avancement de l'acquisition de cet espace. Ce dossier montre quelques similitudes avec le monstre du Loch Ness : quand et où pourra-t-on voir quelque chose ?

J'avais bien pris note de l'ordre du jour du Conseil des ministres, que nous consultons régulièrement. Nous n'avions pas eu accès à toutes les informations. J'ai bien noté qu'il était question d'un lancement des pourparlers, des négociations, de l'attribution d'un mandat, etc.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les choses vont dans le bon sens.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En effet, il est temps d'avancer et il convient de redynamiser la zone. Quoi qu'il en soit, il y a un réel intérêt pour le Port de Bruxelles. Nous souhaitons qu'il en advienne l'important pôle qui a été annoncé.

²⁶⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Bij de begrotingsbespreking ondervraag ik de heer Maron elk jaar over de vorderingen in dit dossier, maar die zijn er zelden.

Ik noteer dat er onderhandelingen en besprekingen zouden worden opgestart, dat er een mandaat zou worden toegekend enzovoort.

²⁶⁷ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- De zaken gaan in de goede richting.

²⁶⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Het is tijd om vooruitgang te boeken. Een nieuwe dynamiek op de site is goed voor de haven.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*