

- c) la date du transport;
- d) le nom ou la dénomination, l'adresse ou le siège social de la personne physique ou morale qui a remis des déchets;
- e) la destination des déchets;
- f) le nom ou la dénomination, l'adresse ou le siège social du collecteur;
- g) le nom ou la dénomination, l'adresse ou le siège social du transporteur.

§ 3. La procédure visée au § 2 reste d'application jusqu'à l'entrée en vigueur du bordereau de suivi des déchets visé à l'article 9 du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

Art. 6. Une copie du présent enregistrement doit accompagner chaque transport.

Art. 7. § 1^{er}. L'impétrant remet à la personne dont il a reçu des déchets une attestation mentionnant :

- a) son nom ou dénomination, adresse ou siège social;
- b) le nom ou la dénomination, l'adresse ou le siège social de la personne physique ou morale qui lui a remis des déchets;
- c) la date et le lieu de la remise;
- d) la quantité de déchets remis;
- e) la nature et le code des déchets remis;
- f) le nom ou la dénomination, l'adresse ou le siège social du transporteur des déchets.

§ 2. Un double de l'attestation prévue au § 1^{er} est tenu par l'impétrant pendant cinq ans à disposition de l'administration.

Art. 8. § 1^{er}. L'impétrant transmet annuellement à l'Office wallon des déchets une déclaration de transport de déchets.

La déclaration est transmise au plus tard le soixantième jour suivant l'expiration de l'année de référence. La déclaration est établie selon les formats définis par l'Office wallon des déchets.

§ 2. L'impétrant conserve une copie de la déclaration annuelle pendant une durée minimale de cinq ans.

Art. 9. Afin de garantir et de contrôler la bonne fin des opérations de transport, l'impétrant transmet à l'Office wallon des déchets en même temps que sa déclaration annuelle les informations suivantes :

- 1° les numéros d'immatriculation des véhicules détenus en propre ou en exécution de contrats passés avec des tiers et affectés au transport des déchets;
- 2° la liste des chauffeurs affectés aux activités de transport.

Art. 10. Si l'impétrant souhaite renoncer, en tout ou en partie, au transport des déchets désignés dans le présent enregistrement, elle en opère notification à l'Office wallon des déchets qui en prend acte.

Art. 11. Sur base d'un procès-verbal constatant une infraction au Règlement 1013/2006/CE concernant les transferts de déchets, au décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, à leurs arrêtés d'exécution, l'enregistrement peut, aux termes d'une décision motivée, être radié, après qu'ait été donnée à l'impétrant la possibilité de faire valoir ses moyens de défense et de régulariser la situation dans un délai déterminé.

En cas d'urgence spécialement motivée et pour autant que l'audition de l'impétrant soit de nature à causer un retard préjudiciable à la sécurité publique, l'enregistrement peut être radié sans délai et sans que l'impétrant n'ait été entendu.

Art. 12. § 1^{er}. L'enregistrement vaut pour une période de cinq ans.

§ 2. La demande de renouvellement dudit enregistrement est introduite dans un délai précédant d'un mois la limite de validité susvisée.

Namur, le 12 juillet 2010.

Ir A. HOUTAIN

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2010/31393]

16 JULI 2010. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van het gewestelijk bestemmingsplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan vastgelegd op 3 mei 2001

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, I, 1°;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004 (hierna het « BWRO »), inzonderheid op de artikelen 27, 175 en 188, alsook op bijlage D;

MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2010/31393]

16 JUILLET 2010. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment son article 6, § 1^{er}, I, 1°;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989;

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 9 avril 2004 (ci-après le « CoBAT »), notamment ses articles 27, 175 et 188, ainsi que son annexe D;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2002 tot goedkeuring van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, en meer bepaald op punt 6 van prioriteit 8;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het Gewestelijk Bestemmingsplan;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 april 2007 tot instelling van de procedure tot gedeeltelijke wijziging van het GBP;

Gelet op de adviezen van het Brussels Instituut voor Milieubeheer van 5 juni 2007 en van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 7 juni 2007 volgens dewelke de geplande wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan geen aanzienlijke effecten op het leefmilieu heeft en bijgevolg niet vergezeld moet worden van een milieueffectenrapport;

Gelet op het feit dat deze adviezen, conform artikel 27 § 2 van het BWRO, overgemaakt werden binnen dertig dagen na de aanvraag van de Regering;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 maart 2008 tot vaststelling van het ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan;

Gelet op de bezwaarschriften en opmerkingen die werden uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek dat plaatsvond van 19 september tot 17 november 2008;

Gelet op het gunstig advies van de gemeenten, uitgebracht door de gemeenteraden :

Evere - 18/12/08

Elsene - 18/12/08

Jette - 17/12/08

Sint-Joost - 17/12/08

Sint-Gillis - 18/12/08

Watermael-Boitsfort - 16/12/08

Gelet op het gunstig advies onder voorwaarde van de stad Brussel uitgebracht door de gemeenteraad op 05/01/09;

Gelet op het advies zonder opmerking over de tekst overhandigd door de adviesorganen, bekendgemaakt op de volgende data :

De Milieuraad van 10/12/08 en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 16/01/09;

Gelet op het gunstig advies overhandigd door de adviesorganen, bekendgemaakt op de volgende data :

De gewestelijke Mobiliteitscommissie van 27/01/09 en de Sociaal-Economische Raad van 18/12/08;

Gelet op het gunstig advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 19/03/09;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 december 2002 tot vaststelling van de handelingen en werken van openbaar nut waarvoor de stedenbouwkundige attesten en de stedenbouwkundige vergunningen afgegeven worden door de gemachtigde ambtenaar;

Gelet op de aanvraag tot stedenbouwkundig attest die op 29 oktober 2003 ingediend werd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, vandaag de NV INFRABEL;

Gelet op het eindverslag van juli 2005 over de milieu-effectenstudie uitgevoerd door de NV ARIES Consultants;

Gelet op het project dat in december 2005 ingevolge voormelde effectenstudie geamendeerd werd;

Gelet op het openbaar onderzoek dat gevoerd werd in maart 2006;

Gelet op het gunstig advies van de meerderheid in de Overlegcommissie van de stad Brussel van 4 april 2006;

Overwegende dat het huidige spoorwegstation Brussel Nationale Luchthaven drie doodsporen en één enkele verbinding naar Brussel heeft, waardoor aankomende treinen het station enkel kunnen verlaten door een keerbeweging uit te voeren richting Brussel;

Overwegende dat met de verwachte toename van het spoorverkeer in de komende jaren voor het geheel van verplaatsingen van personen van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal meer gebruik gemaakt dient te worden van het openbaar vervoer en/of multimodale vervoerswijzen, waarbij de overbelasting van de beschikbare infrastructuur beperkt wordt;

Overwegende dat het daarvoor nodig is om enerzijds de luchthaven toegankelijker te maken vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en anderzijds te zorgen voor rechtstreekse verbindingen naar de luchthaven vanuit verschillende gebieden in het land;

Overwegende dat de plannen die op nationaal niveau bestaan voor de ontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal, kaderen in het zogenaamde « DIABOLO »-project;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le Plan régional de développement, et plus particulièrement le point 6 de la priorité 8;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 avril 2007 ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS;

Vu les avis de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement du 5 juin 2007 et de la Commission régionale de développement du 7 juin 2007 estimant que le projet de modification du plan régional d'affectation du sol n'a pas d'incidences notables sur l'environnement et ne doit en conséquence pas être accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales;

Vu que ces avis, conformément à l'article 27 § 2 du CoBAT, ont été transmis dans les trente jours de la demande du gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008 arrêtant le projet de plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol;

Vu les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 19 septembre au 17 novembre 2008;

Vu l'avis favorable des communes émis par les conseils communaux :

Evere - 18/12/08

Ixelles - 18/12/08

Jette - 17/12/08

Saint-Josse - 17/12/08

Saint-Gilles - 18/12/08

Watermael-Boitsfort - 16/12/08

Vu l'avis favorable sous conditions de la ville de Bruxelles émis par le conseil communal le 05/01/09;

Vu l'avis sans remarques des instances consultatives sur le texte notifié aux dates suivantes :

Le Conseil de l'Environnement du 10/12/08 et la Commission royale des Monuments et Sites du 16/01/09;

Vu l'avis favorable des instances consultatives notifié aux dates suivantes :

La Commission régionale de la Mobilité du 27/01/09 et le Conseil économique et social du 18/12/08;

Vu l'avis favorable de la Commission régionale de Développement du 19/03/09;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 déterminant les actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les certificats d'urbanisme et les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué;

Vu la demande de certificat d'urbanisme introduite le 29 octobre 2003 par la Société nationale des Chemins de fer Belges, aujourd'hui la SA INFRABEL;

Vu le rapport final de juillet 2005 sur l'étude d'incidences sur l'environnement effectuée par la SA ARIES Consultants;

Vu le projet amendé en décembre 2005 consécutivement à ladite étude d'incidences;

Vu l'enquête publique qui s'est tenue au mois de mars 2006;

Vu l'avis majoritaire favorable de la Commission de concertation de la ville de Bruxelles du 4 avril 2006;

Considérant que la gare ferroviaire desservant actuellement l'aéroport de Bruxelles-National comporte trois voies en impasse et une liaison unique vers Bruxelles, avec pour conséquence que les trains qui arrivent dans cette gare ne peuvent la quitter qu'en faisant un mouvement de rebroussement en direction de Bruxelles;

Considérant que la croissance attendue du trafic ferroviaire dans les prochaines années nécessite l'accroissement de l'utilisation des transports en commun et/ou des solutions multimodales de transport pour l'ensemble des déplacements de personnes de et vers l'aéroport de Bruxelles-National tout en limitant la surcharge de trafic sur les infrastructures disponibles;

Considérant que pour y parvenir, il est nécessaire, d'une part, d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport depuis la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, de mettre en œuvre des liaisons directes vers cet aéroport depuis différentes régions du pays;

Considérant que ce désenclavement de l'aéroport de Bruxelles-National est envisagé au niveau national dans le cadre du projet dit « DIABOLO »;

Overwegende dat in het kader van dit project van openbaar nut spooransluitingen tot stand gebracht moeten worden op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat in dit aansluitingsproject uitdrukkelijk voorzien werd in het Besluit van 12 september 2002 tot goedkeuring van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan :

« De integratie van de luchthaven van Brussel-Nationaal in het GEN-netwerk vergt de bouw van een nieuwe spoorlijn op de centrale berm van de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen (E19), om de vierde tak voor de bediening van de luchthaven te vormen. Indien de aansluiting van de nieuwe lijn op het spoorwegnet van het vormingsstation van Schaarbeek kan gebeuren op grond van het voorschrift 29 van het GBP, geldt dit evenwel niet voor de aansluiting van deze nieuwe lijn op de spoorlijn 26, zodat het GBP ter zake moet worden herzien »;

Overwegende punt 7 van prioriteit 8 van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, dat in het kader van de uitvoering van het GEN voorziet in begeleidende maatregelen met een positieve weerslag op het leefmilieu, meer bepaald de geleidelijke beperking van de capaciteit van de toegangswegen naar Brussel en parallel daarmee de vermindering van het aantal plaatsen waar lang parkeren is toegestaan;

Overwegende dat een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan dan ook noodzakelijk is met het oog op de verwezenlijking van deze aansluiting, dewelke een werk van openbaar nut uitmaakt in de zin van artikel 1, 1°, a) van voormeld besluit van 12 december 2002;

Overwegende dat, volgens artikel 188, § 4 van het BWRO de gemachtigde ambtenaar een vergunning kan toekennen in afwijking van de verordenende voorschriften van het Gewestelijk Bestemmingsplan van zodra er beslist werd dat plan te wijzigen met het oog op de verwezenlijking van handelingen en werken van openbaar nut die het voorwerp zijn van de aanvraag, voorzover twee voorwaarden vervuld worden;

Overwegende dat de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan in onderhavig geval slechts betrekking heeft op de lokale bestemming van kleine gebieden, meer bepaald een zone gelegen op het grondgebied van de stad Brussel, die gevormd wordt door een gebied dat zich van het spoorwegcentrum van het station Schaarbeek-Vorming in het zuiden, via het spoorwegdomein van de centrale infrastructuurwerkplaats in Haren uitstrekt tot aan de grens met het Vlaams Gewest in het noorden dichtbij de verkeerswisselaar op de E19 te Machelen;

Dat dit gebied slechts drie huizenblokken omvat die op het Gewestelijk Bestemmingsplan gelegen zijn in een gebied voor stedelijke industrie, grenzend aan het huizenblok dat tussen spoorlijn 26 en de Verdunstraat, de d'Hannetairestraat en de Ganzenweidestraat gelegen is in een woongebied en het gedeelte van het huizenblok tussen de Witloofstraat, de Haachtsesteenweg en spoorlijn 26/1 dat opgenomen is in administratiegebied; dat de drie huizenblokken die op het Gewestelijk Bestemmingsplan gelegen zijn in een gebied voor stedelijke industrie, respectievelijk afgebakend worden door :

- 1) de Dobbelenbergstraat, de Verdunstraat, spoorlijn 26 en de Ganzenweidestraat;
- 2) de Verdunstraat en spoorlijnen 26/1 en 26;
- 3) spoorlijn 26/1, de Witloofstraat, de Verdunstraat en de gewestgrens; dat de totale oppervlakte waarop de bestemmingswijziging betrekking heeft, minder dan 2 ha bedraagt; dat de eerste voorwaarde die opgenomen is in artikel 188, § 4 van het BWRO vervuld is;

Overwegende dat de verwezenlijking van het project nieuwe exploitatie-mogelijkheden biedt voor het spoornet in het noordoostelijke deel van Brussel en zal leiden tot een aanzienlijk betere verbinding tussen de luchthaven in Zaventem en dit net;

Overwegende dat ingevolge de kwaliteitsverbetering van de dienstverlening die hieruit zal voortvloeien, meer reizigers vervoerd zullen worden via het spoor;

Overwegende dat dit project na verwezenlijking dus kan bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de door het vervoer teweeggebrachte uitstoot van broeikasgassen, alsook van andere uitstoten die een negatieve weerslag hebben op het leefmilieu;

Considérant que ce projet d'utilité publique implique notamment la réalisation de travaux de raccordement ferroviaire sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que ce projet de raccordement est expressément prévu par l'Arrêté du 12 septembre 2002 arrêtant le Plan régional de développement :

« L'intégration de l'aéroport de Bruxelles-National dans le réseau RER impose la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer dans la berme centrale de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers (E19), de manière à constituer la quatrième branche de la desserte de l'aéroport. Si le raccordement de la nouvelle ligne au site ferroviaire de Schaarbeek formation peut être réalisé sur base de la prescription 29 du PRAS, il n'en va pas de même du raccordement de cette nouvelle ligne à la ligne de chemin de fer 26, de sorte que le PRAS doit être revu sur ce point »;

Considérant le point 7 de la priorité 8 du Plan régional de développement, qui prévoit, dans le cadre de la mise en œuvre du RER, des mesures d'accompagnement ayant une incidence positive sur l'environnement, notamment la restriction de façon progressive des capacités routières entrantes de Bruxelles et parallèlement la réduction du nombre d'emplacements de stationnement de longue durée;

Considérant qu'une modification du Plan régional d'affectation du sol est par conséquent nécessaire à la réalisation de ce raccordement, lequel constitue un ouvrage d'utilité publique au sens de l'article 1^{er}, 1°, a) de l'arrêté précité du 12 décembre 2002;

Considérant que, selon l'article 188, § 4 du CoBAT, le fonctionnaire délégué peut accorder un permis en s'écartant notamment des dispositions réglementaires du Plan régional d'affectation du sol dès que sa modification a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique, objets de la demande, pour autant que deux conditions soient remplies;

Considérant qu'en l'espèce, la modification du Plan régional d'affectation du sol ne concerne que l'affectation de petites zones au plan local, à savoir une aire située sur le territoire de la ville de Bruxelles et constituée par une zone s'étendant depuis le centre ferroviaire de la gare de Schaarbeek-Formation au sud, via le domaine ferroviaire de l'atelier central d'infrastructures à Haren jusqu'à la limite régionale avec la Région flamande sise au nord à proximité de l'échangeur autoroutier de l'E19 à Machelen;

Que cette zone ne comprend que trois îlots inscrits en zone d'industrie urbaine au Plan régional d'affectation du sol, en touchant l'îlot compris entre la ligne de chemin de fer 26 et les rues de Verdun, d'Hannetaire et du Pré aux Oies en zone d'habitation et la partie de l'îlot compris entre la rue du Witloof, la chaussée de Haecht et la ligne de chemin de fer 26/1 reprise en zone administrative; que les trois îlots inscrits en zone d'industrie urbaine au Plan régional d'affectation du sol sont respectivement délimités par :

- 1) la rue du Dobbelenberg, la rue de Verdun, la voie ferrée n° 26 et la rue du Pré aux Oies;
- 2) la rue de Verdun et les lignes de chemin de fer n° 26/1 et 26;
- 3) la ligne de chemin de fer n° 26/1, la rue du Witloof, la rue de Verdun et la limite régionale; que la surface totale concernée par la modification de l'affectation est moins de 2 ha; que la première condition énoncée par l'article 188, § 4 CoBAT est remplie;

Considérant que la réalisation du projet offrira en effet de nouvelles possibilités d'exploitation du réseau ferroviaire dans la partie nord-est de Bruxelles et améliorera considérablement la connexion de l'aéroport de Zaventem à ce réseau;

Considérant que l'amélioration de la qualité du service qui en résultera provoquera une augmentation du nombre de voyageurs transportés par le chemin de fer;

Considérant que la réalisation de ce projet contribuera donc à réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur du transport, ainsi que d'autres émissions ayant une incidence négative sur l'environnement;

Overwegende dat uit de in het kader van de effectenstudie opgestelde modelvormingen inzake lawaai blijkt dat het project geenszins aanleiding zou geven tot een overschrijding van de referentiewaarden die vastgelegd zijn in de milieuovereenkomst van 24 januari 2001 tussen de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende de relatief beperkte impact van de door het project teweeggebrachte trillingen op het leefmilieu, aangezien de opgetekende waarden minder bedroegen dan de grenzen die vastgelegd zijn in de DIN 4150-2-norm, die terzake geldt als een relevante referentie;

Overwegende dat binnen het projectgebied geen enkel beschermd goed gelegen is;

Overwegende dat het project betrekking heeft op een gebied dat geen opmerkelijk biologisch belang vertoont;

Overwegende dat het traject het stedelijk industriegebied Haren-Noord doorkruist en verder ook het spoorweggebied van de centrale infrastructuurwerkplaats en het station Schaarbeek-Vorming;

Overwegende dat ofschoon voor de aanleg van de nieuwe lijn hoge ophogingen en viaducten gebouwd moeten worden, hetgeen mogelijk aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het uitzicht van de omgeving, zullen deze gevolgen evenwel beperkt blijven doordat de infrastructuur gelegen zijn op meer dan 250 m van de dichtstbij zijnde woningen en doordat zij aangelegd zullen worden in een landschap dat sterk gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van het spoorwegdomein van Schaarbeek, een hoogspanningslijn en het Ringviaduct;

Overwegende dat alle mogelijke maatregelen getroffen werden om de visuele en de geluidsimpact van het project te beperken, meer bepaald door middel van groenschermen en geluidsschermen;

Overwegende dat de betreffende huizenblokken zeer weinig bebouwd en dunbevolkt zijn, zodat de impact op het woonklimaat en de bestaande economische activiteit zeer beperkt blijft;

Overwegende dat uit de effectenstudie evenwel is gebleken dat de leefkwaliteit van 8 woningen in de Verdunstraat, gelegen tussen de bestaande brug over spoorlijn 26 en het kruispunt met de Dobbelenbergstraat, er op achteruit gaat;

Overwegende dat de NV INFRABEL de betrokken eigenaars en zij die erom verzoeken een voorstel zal doen met betrekking tot de terugkoop van hun goed in het kader van de aankoopprocedure van de terreinen die nodig zijn met het oog op de verwezenlijking van het project;

Overwegende dat de gevolgen voor de economische activiteiten beperkt blijven tot de noodzakelijke onteigening van een in de Verdunstraat gelegen gebouw, dat toebehoort aan de vennootschap Keyser & Mackay, alsook van het leegstaande Wanson-gebouw in de Woluwelaan, dat evenwel grotendeels behouden kan blijven en waarvoor desgevallend een nieuwe bestemming gevonden kan worden;

Overwegende dat geen enkele van de in het kader van de effectenstudie geanalyseerde globale alternatieven te verkiezen is boven het geselecteerde traject;

Overwegende dat na afloop van de effectenstudie een aantal geïntegreerde aanbevelingen geformuleerd werden met het oog op een betere werking van het basisproject en teneinde het meer af te stemmen op het leefmilieu;

Overwegende dat in het in december 2005 opgestelde amenderingsdossier rekening gehouden werd met alle geïntegreerde aanbevelingen; dat om de grondinname door het project en de onteigeningen verder te beperken, en teneinde de mogelijke toekomstige aanleg van het in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan opgenomen ontwerp van bedrijfsweg tussen de Woluwelaan en de Vilvoordelaan niet in het gedrang te brengen, de aanvankelijk geplande hoge ophogingen tussen de Woluwelaan en de Witloofstraat vervangen zullen worden door viaducten;

Overwegende dat in het licht van de opgestelde documenten en uitgevoerde studies en in het bijzonder in het licht van de in de preambule bedoelde effectenstudie en adviezen, de wijziging van het plan geen aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het leefmilieu, in de zin van de artikelen 188, § 4, 27, § 2 van het BWRO alsook van de daarbij horende bijlage D;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 27, § 2, derde lid, BWRO, in het licht van deze adviezen de Regering, in een met redenen omklede beslissing van 20 maart 2008, bepaald heeft dat de wijziging niet het voorwerp van een milieu-effectenrapport moet zijn;

Considérant que les modélisations de bruit réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences permettent de constater que le projet n'implique aucun dépassement des valeurs de référence fixées par la Convention environnementale du 24 janvier 2001 entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant l'impact vibratoire relativement limité du projet sur l'environnement, les niveaux mesurés étant inférieurs aux seuils définis dans la norme DIN 4150-2 laquelle constitue une référence pertinente en la matière;

Considérant qu'aucun élément protégé ou classé n'est directement situé dans l'emprise du projet;

Considérant que le projet s'inscrit dans une zone qui ne présente pas d'intérêt biologique particulier;

Considérant que le trajet traverse la zone d'industries urbaines de Haren-Nord, puis la zone de chemin de fer de l'atelier central d'infrastructure et de la gare de Schaarbeek-Formation;

Considérant que si la réalisation de la nouvelle ligne implique le recours à des hauts remblais et des viaducs dont il pourrait résulter un impact visuel significatif, ce dernier est toutefois limité par le fait que les infrastructures se trouveront à plus de 250 m des habitations les plus proches et qu'elles se fonderont dans un paysage fortement marqué par la présence du domaine ferroviaire de Schaarbeek, d'une ligne haute tension et du viaduc du Ring;

Considérant que toutes les mesures ont été prévues afin de réduire l'impact visuel et sonore du projet, notamment à l'aide d'écrans en verdure et d'écrans anti-bruits;

Considérant que les îlots concernés sont très peu construits et à faible densité de population, de sorte que l'impact sur l'habitat et l'activité économique existante est très limité;

Considérant que l'étude d'incidence a toutefois mis en évidence une détérioration de la qualité de vie en ce qui concerne 8 habitations de la rue de Verdun, situées entre le pont existant de la ligne de chemin de fer n° 26 et le carrefour avec la rue de Dobbelenberg;

Considérant que la SA INFRABEL proposera aux propriétaires concernés et qui en feront la demande le rachat de leur bien dans le cadre de la procédure d'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet;

Considérant que les effets sur les activités économiques sont limités à la nécessité de procéder à l'expropriation d'un bâtiment situé rue de Verdun appartenant à la société Keyser & Mackay, ainsi que le bâtiment Wanson inoccupé boulevard de la Woluwe, la plus grande partie de ce dernier pouvant toutefois être maintenue et trouver, le cas échéant, une nouvelle affectation;

Considérant que parmi les alternatives globales analysées dans le cadre de l'étude d'incidences, aucune n'est préférable au trajet retenu;

Considérant qu'un certain nombre de recommandations intégrées ont été formulées à l'issue de l'étude d'incidences afin d'améliorer le fonctionnement et l'intégration environnementale du projet de base;

Considérant que l'intégralité de ces recommandations intégrées ont été prises en compte dans le cadre du dossier d'amendement établi en décembre 2005; qu'afin de réduire davantage l'emprise au sol du projet et les expropriations, ainsi que pour préserver la possibilité de réalisation ultérieure du projet de route industrielle entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue de Vilvorde figurant au Plan régional de développement, les hauts remblais initialement prévus entre le boulevard de la Woluwe et la rue du Witloof seront remplacés par des viaducs;

Considérant qu'au vu des documents établis et des études réalisées, et spécialement au vu de l'étude d'incidences et des avis visés au préambule, la modification du plan n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, au sens des articles 188, § 4, 27, § 2 CoBAT et de l'annexe D à celui-ci;

Considérant que, conformément à l'article 27 § 2, alinéa 3, CoBAT, au vu de ces avis, le Gouvernement a déterminé, par décision motivée du 20 mars 2008, que la modification ne doit pas faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales;

Overwegende dat de Commissie vraagt dat men bij de uitvoering van het project de opmerkingen in aanmerking neemt uit het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de stad Brussel en de Commissie vragen dat iedere eigenaar die meent dat zijn eigendom een waardevermindering ondergaat ingevolge het « DIABOLO-project » op rechtvaardige wijze kan vergoed worden, bijvoorbeeld door over de mogelijkheid te beschikken om gratis een beroep te doen op een comité van onafhankelijke deskundigen die oordelen of de aanvraag gegrond is en indien zo, de betrokken waardevermindering te schatten, waarbij het gewest er zich toe verbindt de beslissingen van dit comité in aanmerking te nemen en de eigenaars navenant te vergoeden;

Dat er een onteigeningsprocedures voorzien is en eventuele isolatiemaatregelen kunnen genomen worden;

Overwegende dat een reclamant het ontbreken van overlegvergaderingen betreurt (om tegemoet te komen aan de rechten van de burgers) aangaande de verschillende aspecten van de effectenstudie;

Dat er een overlegvergadering plaatsgevonden heeft op 1 maart 2006 waar Infrabel een uiteenzetting gehouden heeft over het stedenbouwkundig attest. Ze had deze aanvraag gewijzigd in functie van de aanbevelingen van de effectenstudie;

Dat er geen nieuwe openbare vergadering door de stad Brussel gevraagd werd, aangezien de inhoud van het dossier voor aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning identiek was aan de inhoud van het gewijzigd dossier voor aanvraag om stedenbouwkundig attest;

Overwegende dat een reclamant en de Commissie vragen te waken over het behoud van de biodiversiteit (meer bepaald de doorgang van de fauna, door een minimale hoogte van de hellingen, door het behoud of het maken van doorgangen voor de fauna, enz);

Dat de voorgestelde maatregelen, voortgekomen uit de milieueffectenstudie, in het « DIABOLO-project » zijn opgenomen. Meer bepaald dat « de bouwheer zich dient te houden aan de plantensoorten die in de effectenstudie worden voorgesteld. Het is bovendien aanbevolen het B.I.M. te betrekken bij de onderhandelingen over de herstellingen van het groene netwerk dat op sommige plaatsen zal worden beschadigd. »

Dat de geplande hoge spoordijken vervangen worden door bruggen, wat de doorgangsmogelijkheid aanzienlijk zal verhogen;

Overwegende dat een reclamant meent dat het B.I.M. haar advies had moeten aanvullen door eraan toe te voegen dat de wijziging van het GBP gunstig zal zijn op het vlak van het leefmilieu meer bepaald op voorwaarde de beperking aan te moedigen van het autoverkeer, te waken over de inrichting van de groene ruimten en de restauratie van het ecologisch netwerk;

Dat deze doelstellingen reeds vooropgesteld zijn in het gewestelijk beleid, met name in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan onder prioriteit 8 « Mobiliteit en stad verzoenen » en prioriteit 9 « verbetering van het levenskader »;

Dat men onder prioriteit 8 - 7 nog de adequate begeleidende maatregelen vindt, te nemen bij de uitvoering van het gewestelijk expresnet.

Dat een aantal voorbeelden van deze flankerende maatregelen de volgende zijn :

- De werkingscapaciteit van de stations en de treinstellen verhogen;
- De capaciteit van sommige wegen terugschroeven om het autoverkeer te ontmoedigen;
- Het aantal parkeerplaatsen op de bestemming verminderen;

Dat men onder prioriteit 9 - 3 de middelen en methoden voor de vermindering van het autoverkeer vindt, namelijk dat het Gewest een aantal bijkomende maatregelen zal uitvaardigen om tot de globale vermindering van 20 % van het autoverkeer te komen;

Dat men onder 9 - 4 alle doelstellingen rond de inrichting van de groene ruimtes en het ecologisch netwerk terugvindt;

Overwegende dat een reclamant vraagt om een beperking van geluidseffecten nabij de huizen tot 30dB(A) gedurende de nacht eerder dan 60dB(A);

Dat de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 24 januari 2001 een milieuconventie afgesloten hebben betreffende de door het spoorverkeer veroorzaakte trillingen- en geluidsoverlast;

Considérant que la Commission demande que soient prises en considération, dans la réalisation du projet, les remarques issues de l'enquête publique;

Considérant que la ville de Bruxelles et la Commission demandent que tout propriétaire qui estime que sa propriété subit une moins-value suite au projet « DIABOLO » puisse être justement indemnisé, par exemple, en ayant la possibilité de recourir gratuitement à un comité d'experts indépendants dont le but est de juger si la demande est fondée et, dans l'affirmative, de chiffrer la moins-value en question, le région s'engageant à respecter les décisions de ce comité et à indemniser les propriétaires en conséquence;

Qu'une procédure d'expropriation est prévue et au besoin des mesures d'isolation pouvaient être envisagées;

Considérant qu'un réclamant regrette l'absence de séance de concertation (pour un meilleur respect des droits des citoyens) comprenant les divers aspects de l'étude d'incidences;

Qu'une réunion de concertation a eu lieu le 1^{er} mars 2006 ou Infrabel a tenu un exposé sur le certificat d'urbanisme. Elle avait modifiée la demande en fonction des recommandations de l'étude d'incidences;

Qu'une nouvelle réunion publique n'a pas été demandée par la ville de Bruxelles, car le contenu du dossier pour la demande de permis d'urbanisme était identique au contenu du dossier modifié pour la demande de certificat d'urbanisme;

Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de veiller au maintien de la biodiversité (notamment à la circulation de la faune, en minimisant la hauteur des talus, en préservant ou créant des passages pour la faune, etc);

Que les mesures proposées, résultant de l'étude d'incidences environnementale sont reprises dans le projet « DIABOLO ». Plus précisément que « le maître d'ouvrage doit tenir compte des espèces végétales qui sont proposées dans l'étude d'incidences. En outre il est conseillé d'associer l'I.B.G.E. aux négociations sur la réparation du réseau vert qui sera endommagé à certains endroits. »

Que les hauts talus prévus seront remplacés par des ponts, ce qui augmentera sensiblement les possibilités de circulation;

Considérant qu'un réclamant estime que l'I.B.G.E. aurait dû compléter son avis en ajoutant que la modification du PRAS sera au niveau de l'environnement favorable à condition notamment d'encourager la limitation de la circulation routière, de veiller à l'aménagement des espaces verts et à la restauration du maillage écologique;

Que ces objectifs sont déjà présumés dans la politique régionale, notamment dans la priorité 8 « reconcilier la mobilité et la ville » du plan régional de développement et dans la priorité 9 « améliorer le cadre de vie »;

Que l'on retrouve sous priorité 8 - 7 aussi les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en œuvre du réseau express régional.

Qu'un nombre d'exemples de ces mesures corollaires sont les suivantes :

- Augmenter la capacité de travail des gares et des rames;
- Réduire la capacité de certaines routes afin de décourager le trafic de voitures;
- Diminuer le nombre d'emplacements de parking à la destination;

Que l'on retrouve sous la priorité 9 - 3 les moyens et méthodes pour de la réduction du trafic automobile, à savoir que la région prendra un nombre de mesures complémentaires afin de réduire le trafic automobile de 20 %;

Que l'on retrouve sous la priorité 9 - 4 les objectifs d'aménagement des espaces verts et le maillage écologique;

Considérant qu'un réclamant demande la limitation de l'impact sonore près des maisons à 30dB(A) durant la nuit, plutôt que 60dB(A);

Que la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale ont conclu le 24 janvier 2001 une convention environnementale concernant les nuisances sonores et les vibrations causés par le trafic ferroviaire;

Dat uit de milieueffectenstudie blijkt dat het « DIABOLO-project » nergens de normen van de Milieuconventie overschrijdt. Meer bepaald overdag 65dB en 's nachts 60dB;

Overwegende dat een reclamant wenst dat de mogelijkheid voor de vestiging van installaties of opslag, noodzakelijk in het kader van de duurzame ontwikkeling zou behouden worden voor de maatschappij voor openbaar vervoer gevestigd op de site Schaarbeek-Vorming;

Dat de toekomstige aanleg van de site Schaarbeek-Vorming het voorwerp uitmaakt van een richtschema dat de mogelijke ontwikkeling van deze site zal bestuderen rekening houdend met de duurzame ontwikkeling;

Overwegende dat een reclamant vraagt om op kaart 3, in het « spoorweggebied » het klein « typisch woongebied » toe te voegen dat zich bevindt voor de spoorwegwerkplaats van Infrabel;

Dat de wijzigingen aangebracht aan kaart 3 genaamd Kaart van de Bodembestemming enkel rekening hebben gehouden met de zones die strikt noodzakelijk waren voor de aanleg van de « diablo » en dat deze kaart bijgevolg niet dient gewijzigd worden;

Overwegende dat een reclamant vraagt om de basiskaart te actualiseren door de nieuwe gebouwen toe te voegen en de verdwenen gebouwen te verwijderen;

Dat de kaart 1 genaamd « Bestaande feitelijke toestand » werd vastgesteld op 20 maart 2008 en dat deze aangepast wordt ingevolge de wijzigingen die nadien zijn gebeurd;

Overwegende dat een reclamant vraagt om de Zenne aan te geven op de kaart;

Dat het gaat om een materiële fout en dat bijgevolg « Kaart 3 - Bodembestemming » in die zin aangepast wordt;

Overwegende dat een reclamant vraagt om de spoortracés te verbeteren ten noorden van het vormingsstation om meer bepaald de bocht verder te leggen van de L26 van de Vilvoordelaan;

Dat het gaat om een materiële fout en dat bijgevolg « Kaart 6 - Openbaar vervoer » in die zin aangepast wordt;

Overwegende dat een reclamant betreurt dat het bericht van openbaar onderzoek niet moet geplaatst worden op de plaatsen die betrokken zijn bij de wijziging van het GBP en dat de affiche die bevestigd werd op het aanplakbord van Haren een aantal dagen later werd overplakt door andere berichten van openbaar onderzoek;

Dat het bericht van bekendmaking van openbaar onderzoek geplaatst werd op de reglementaire plaatsen;

Dat alle reglementaire bepalingen op dit gebied nageleefd werden door de openbare overheden;

Uitgaande van deze consideransen;

Op voorstel van de Minister-President, die bevoegd is voor Ruimtelijke Ordening;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. De kaarten Bestaande feitelijke toestand (nr. 1), Bodembestemming (nr. 3) en Openbaar Vervoer (nr. 6) worden gedeeltelijk gewijzigd, volgens bijgevoegde plannen, met het oog op de verwezenlijking van het zogenaamde « DIABOLO »-project.

Art. 2. De regering stelt het gewijzigd plan vast, bestaande uit de aangepaste kaartuittreksels van de bestaande feitelijke en rechtstoestand en de wijzigingsuittreksels van de kaarten nr. 1, nr. 3 en nr. 6.

Art. 3. Het lid van de Regering tot wiens bevoegdheid de Ruimtelijke Ordening behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelings-samenwerking,

Ch. PICQUE

Qu'il ressort de l'étude d'incidences environnementale que le projet « DIABOLO » ne dépasse aucunement les normes de la convention environnementale. Plus précisément 65dB de jour et 60dB la nuit;

Considérant qu'un réclamant souhaite que la possibilité d'implanter les installations ou dépôts nécessaires au développement durable soit maintenue pour les sociétés de transports public implantées sur le site de Schaarbeek-Formation;

Que l'aménagement futur du site de Schaarbeek-Formation fait l'objet d'un schéma directeur qui étudiera le développement possible de ce site en tenant compte du développement durable;

Considérant qu'un réclamant demande, sur la carte 3, d'inclure dans la « zone de chemin de fer » la petite « zone d'habitation » se situant devant les ateliers travaux et voies d'Infrabel;

Que les modifications apportées à la Carte 3 dite Carte des Affectations du sol n'ont pris en compte que les zones strictement nécessaires à l'aménagement du « diablo » et qu'il convient donc de ne pas modifier cette carte;

Considérant qu'un réclamant demande d'actualiser la carte de base en ajoutant les nouveaux bâtiments et en supprimant les bâtiments disparus;

Que la carte 1 dite de la « Situation existante de fait » a été arrêtée en date du 20 mars 2008 et qu'il convient de mettre à jour la carte suite aux modifications postérieures à cette date;

Considérant qu'un réclamant demande de visualiser la senne sur la carte;

Qu'il s'agit d'une erreur matérielle et qu'il convient donc de modifier la « Carte 3 - Affectations du sol » en ce sens;

Considérant qu'un réclamant demande de rectifier le tracés des voies au nord de la gare de formation pour entre-autre éloigner la courbe de la L26 de l'avenue de Vilvoorde;

Qu'il s'agit d'une erreur matérielle et qu'il convient donc de modifier la « Carte 6 - Transports en commun » en ce sens;

Considérant qu'un réclamant regrette que l'avis de l'enquête publique ne doit pas être apposé sur les lieux concernés par la modification du PRAS et que l'affiche apposée aux valves de Haren ait été surcollée quelques jours plus tard par d'autres avis d'enquête publique;

Que l'avis de notification d'enquête publique a été apposé aux endroits réglementaires;

Que toutes les dispositions réglementaires en la matière ont été respectées par les autorités publiques;

Par ces considérations;

Sur proposition du Ministre-Président qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions;

Après en avoir délibéré,

Arrête :

Article 1^{er}. Les cartes des Situation existante de fait (n° 1) Affectation du sol (n° 3) et Transports en commun (n° 6) sont modifiées partiellement, selon les plans ci-annexé, en vue de permettre la réalisation du projet dit « DIABOLO ».

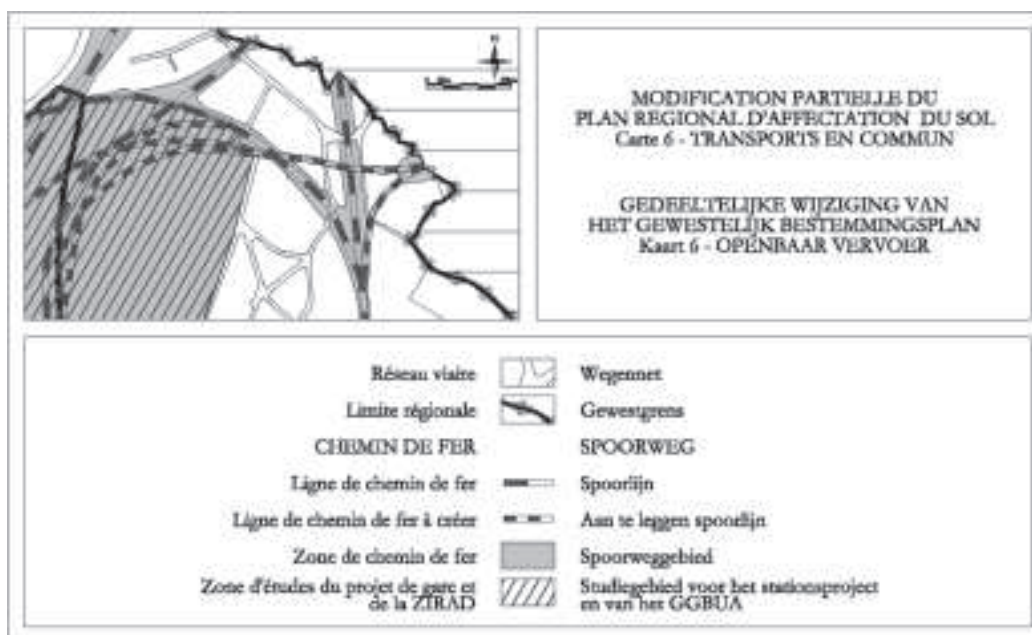
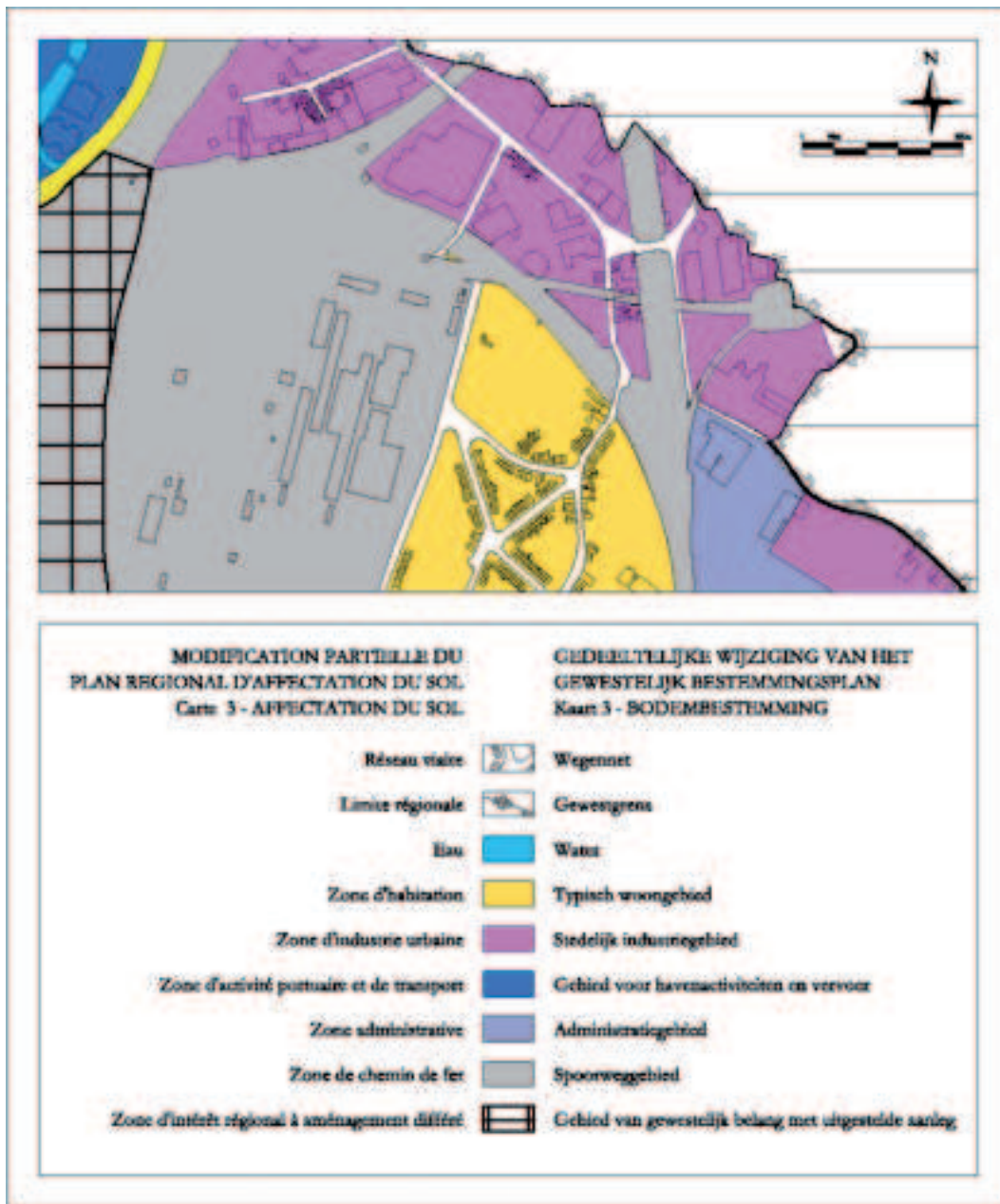
Art. 2. Le gouvernement arrête le plan modifié comprenant les extraits des cartes mises à jour de situation existante de fait et de droit et les extraits modificatifs des cartes n° 1, n° 3 et n° 6.

Art. 3. Le membre du Gouvernement qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Ch. PICQUE





Réseaux voisins	Wegennet	Activité prédominante par immeuble	Hiëfactiviteit per gebouw
Limite régionale	Gewestsgrens	Bureau	Kantoor
Eau	Waters	Industrie	Industrie
Zone ferroviaire	Spoorwaggebied	Espace vert	Grüne ruimte
Mixité globale par flots	Global gemengd karakter per huizenblok	Espace vert associé à la voirie	Bij de wegen horende groene ruimte
Très faible ($X \leq 0.02$)	Zeer zwak ($X \leq 0.02$)	Parc, jardin et place de jeux	Park, tuin en speelplein
Faible ($0.02 < X \leq 0.04$)	Zwak ($0.02 < X \leq 0.04$)	Terrain non bâti	Niet bebouwd terrein
Moyenne ($0.04 < X \leq 0.12$)	Mattig ($0.04 < X \leq 0.12$)	Terrain non bâti	Niet bebouwd terrein
Forte ($0.12 < X \leq 0.45$)	Sterk ($0.12 < X \leq 0.45$)	Terrain non bâti cultivé	Ookbebouwd terrein voor teelt
Activité prédominante par parcelle	Hiëfactiviteit per perceel	Autres	Ander
Industrie	Industrie	Imitateur d'îlot de bonne qualité	Buizenreïn van huizenblok van goede kwaliteit
		Intérieur d'îlot peu verduré	Buizenreïn van huizenblok met weinig groen