

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

MINISTERIE

VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2008 — 1243

[C – 2008/31164]

20 MAART 2008. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van het ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan

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;

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 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;

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;

MINISTERE

DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2008 — 1243

[C – 2008/31164]

20 MARS 2008. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le projet de plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol

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;

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 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 oeuvre 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 »;

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;

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^o, 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 verordende 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, voor zover 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 exploitatiemogelijkheden biedt voor het spoor 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;

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;

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^o, 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, du 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;

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;

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 geleden 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;

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 de 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, du CoBAT et de l'annexe D à celui-ci;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 27, § 2, derde lid, BWRO, in het licht van deze adviezen de Regering, in een met redenen omklede beslissing van ... (datum), bepaald heeft dat de wijziging niet het voorwerp van een milieueffectenrapport moet zijn;

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

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. De kaarten Bodembestemming (nr. 3) en Openbaar Vervoer (nr. 6) worden gedeeltelijk gewijzigd, op grond van bijgevoegd plan, met het oog op de verwezenlijking van het zogenaamde « DIABOLO » - project.

Art. 2. De Regering stelt het gewijzigd ontwerpplan vast, bestaande uit de aangepaste kaartuittreksels van de bestaande feitelijke en rechtstoestand en de wijzigingsuittreksels van de kaarten nr. 3 en 6 en belast de Minister-President met het onderwerpen ervan aan een openbaar onderzoek en raadpleging overeenkomstig artikel 25, § 4 van het BWRO en met het inwinnen van het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie overeenkomstig artikel 25, § 5 van het BWRO.

Brussel, 20 maart 2008.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Ch. PICQUE

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

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

Après en avoir délibéré,

Arrête :

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

Art. 2. Le Gouvernement arrête le projet de 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° 3 et n° 6 et charge le Ministre-Président de le soumettre à enquête publique et à consultation conformément à l'article 25, § 4 du CoBAT et de solliciter l'avis de la Commission régionale de Développement conformément à l'article 25, § 5 du CoBAT.

Bruxelles, le 20 mars 2008.

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 Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Ch. PICQUE

MINISTERIE

VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2008 — 1244

[C — 2008/31163]

20 MAART 2008. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de vaststelling van een perimeteer van voorkoop « zone 1 » op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de artikelen 1 en 258 tot 274 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 11 september 2003 houdende het voorkooprecht;

Overwegende dat het krachtens het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening mogelijk is een voorkooprecht tot stand te brengen ten gunste van verschillende overheden;

Overwegende dat de aan het voorkooprecht onderhevige perimeteer bepaald kan worden door de Brusselse Regering uit eigen beweging of op aanvraag van een van de voorkooprechtgebende overheden;

Overwegende de beslissing van de gemeenteraad van de gemeente Sint-Gillis d.d. 25 oktober 2007;

Overwegende dat overeenkomstig artikel 259, 2° en 4° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening het voorkooprecht uitgeoefend wordt in het algemeen belang met het oog op :

- de bestrijding van de leegstand en de onbewoonbaarheid van gebouwen;
- de realisatie van woningen van het sociale type;

Overwegende dat de betrokken perimeteer opgenomen is in het Wijkcontract « Fontainas », goedgekeurd door de Regering d.d. 13 december 2007;

Overwegende het gebrek aan sociale woningen in de wijk;

Overwegende de aanwezigheid van leegstaande en onbewoonbare gebouwen;

MINISTERE

DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2008 — 1244

[C — 2008/31163]

20 MARS 2008. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'établissement d'un périmètre de préemption « zone 1 » sur le territoire de la commune de Saint-Gilles

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les articles 1^{er} et 258 à 274 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 septembre 2003 relatif au droit de préemption;

Considérant que le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire permet de créer un droit de préemption au profit de divers pouvoirs publics;

Considérant que le périmètre soumis au droit de préemption peut être établi par le Gouvernement bruxellois, d'initiative ou à la demande d'un des pouvoirs préemptant;

Considérant la décision du conseil communal de la commune de Saint-Gilles du 25 octobre 2007;

Considérant que conformément à l'article 259, 2° et 4° du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, le droit de préemption est exercé dans l'intérêt général en vue de :

- lutter contre l'existence d'immeubles abandonnés et insalubres;
- réaliser des logements de type social;

Considérant que le périmètre concerné est repris dans le Contrat de Quartier « Fontainas », approuvé au Gouvernement du 13 décembre 2007;

Considérant le manque de logements sociaux dans le quartier;

Considérant la présence d'immeubles abandonnés et insalubres;