

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

[2009/36103]

Nieuw rooilijnplan voor de verkaveling Kuilberg. — voorlopige goedkeuring

HEUSDEN-ZOLDER. — Het college van burgemeester en schepenen brengt ter kennis aan de bevolking dat de gemeenteraad tijdens zijn zitting van 29 oktober 2009 zijn voorlopige goedkeuring heeft gehecht aan de rooilijnplannen voor de verkaveling Kuilberg.

Het dossier ligt ter inzage in de burelen van de dienst ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS gedurende de periode van 27 november 2009 tot en met 26 december 2009.

De personen die menen bezwaar of opmerkingen te kunnen doen gelden tegen dit raadsbesluit, worden verzocht deze schriftelijk toe te sturen aan het college van burgemeester en schepenen der gemeente Heusden-Zolder, uiterlijk op 26 december 2009.

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2009/205534]

20 MAI 2009. — Circulaire ministérielle relative aux charges d'urbanisme visées à l'article 128 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine

A Mesdames et Messieurs,

les membres des Collèges communaux des villes et communes de la Région wallonne,

les Fonctionnaires délégués des Directions extérieures de la Direction générale opérationnelle Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Energie (DGO4),

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine,

L'article 1^{er} dudit Code prévoit que l'urbanisation d'un nouvel espace doit être conçue de manière à répondre aux besoins sociaux, économiques, de mobilité, énergétiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité. La réalisation de tout projet d'urbanisation doit dès lors permettre d'assurer un cadre de vie de qualité à ses futurs occupants, d'où la nécessité de penser adéquatement le projet en raison de son intégration, mais aussi de sa viabilité, au sein d'un environnement déterminé. Le projet doit s'analyser bien au-delà d'une analyse purement intrinsèque.

Cette approche globale peut être atteinte, d'une part, par l'imposition de conditions dites "internes" au projet, d'autre part, par des charges d'urbanisme qui viseront principalement l'agencement du domaine public, dans sa création, sa modification (valorisation) ou sa suppression.

Certaines de ces conditions dites "internes" au projet peuvent porter sur des obligations de "non facere", par exemple, l'interdiction d'affecter à la construction telle partie du projet, l'interdiction d'implanter une construction en dehors de la zone d'implantation définie ou l'interdiction d'utiliser tel ou tel matériau pour la construction. D'autres impositions contraindront le demandeur du permis à la réalisation d'une obligation positive de manière à intégrer le projet le mieux possible dans l'environnement bâti et non bâti. Les charges d'urbanisme sont à distinguer de ces conditions car elles visent davantage des aménagements ou cession de terrain au profit de la collectivité.

Le décret RESA *ter* a modifié le champ d'application et, de la sorte, élargi la nature des charges d'urbanisme qui peuvent dorénavant être imposées. La présente circulaire a donc pour objectif d'éclairer les autorités décisionnelles sur l'interprétation et l'application de ces charges d'urbanisme.

1. Modifications apportées par le décret Resa *ter* aux charges d'urbanisme

A la lecture de l'article 128 nouveau du Code, le permis visé aux articles 84, 88, 89 ou 127 est refusé s'il s'agit d'urbaniser un terrain n'ayant pas d'accès à une voie suffisamment équipée en eau, en électricité, pourvue d'un revêtement solide et d'une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux, et pour autant que les conditions en matière d'épuration des eaux usées du Code de l'eau soient rencontrées pour la ou les parcelles concernées.

Sans préjudice de l'application de l'article 129^{quater} du Code, à l'initiative du demandeur ou d'office, le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement peuvent subordonner la délivrance des permis à l'ouverture, la suppression ou la modification de voiries communales ainsi qu'aux charges qu'ils jugent utiles d'imposer dans le respect du principe de proportionnalité.

Il est important de préciser, d'une part, qu'il n'y a plus de distinction opérée entre les charges d'urbanisme d'un permis d'urbanisme et celles d'un permis de lotir, un seul article 128 "nouveau" inséré par le décret "RESA *ter*" et, d'autre part, que les charges ne sont plus "limitées" puisque celles-ci peuvent couvrir la réalisation ou la rénovation de voiries, d'espaces verts publics, la réalisation ou la rénovation de constructions ou d'équipements publics ou communautaires ainsi que toute mesure favorable à l'environnement. Il s'agit d'une innovation importante par rapport aux articles 86 et 91 anciens du Code, lesquels énonçaient une liste limitative de charges qui pouvaient être imposées au lotisseur sans pouvoir tenir compte d'un contexte particulier ou de l'évolution des techniques ou des préoccupations environnementales. Sur ce dernier point, le Conseil européen du mois de mars 2007 s'est fixé comme objectif à l'horizon 2020 de réduire de 20 % de réduction les émissions GES, d'accroître de 20 % les économies d'énergie et de 20 % les énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

Dorénavant, les permis de lotir ou les permis d'urbanisme sont placés sur un même pied d'égalité face aux charges d'urbanisme, puisque le décret consacre les notions de "permis d'urbanisation" et de "permis d'urbanisme de constructions groupées" comme des opérations d'urbanisation "similaires" dans les faits.

2. Principes fondamentaux liés aux charges d'urbanisme

a) Autorités compétentes :

Seuls sont autorisés à imposer des charges d'urbanisme lors de la délivrance d'un permis d'urbanisme le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement wallon, ce dernier pouvant le faire tant dans les compétences de premier niveau qui lui sont expressément reconnues par le Code que dans le cadre d'une procédure de recours à l'encontre d'une décision de premier niveau.

Etant donné que les charges d'urbanisme sont imposées au profit de la collectivité, le Collège communal peut, dans le respect du principe de proportionnalité, décider de la réalisation de celle-ci alors même que les bénéficiaires de ces impositions dépassent largement ceux du territoire communal. De même, les charges fixées par le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement ne profiteront peut-être qu'à quelques proches voisins du projet.

Les instances consultées dans le cadre de la procédure de délivrance de permis peuvent éventuellement proposer la nature des charges d'urbanisme mais seules les autorités compétentes citées ci-avant ont la compétence de les imposer.

b) Au moment de la délivrance d'un permis :

Les charges d'urbanisme ne peuvent être imposées qu'à l'occasion de la délivrance d'un permis d'urbanisme ou d'urbanisation.

Il n'est pas concevable qu'une autorité administrative impose de telles charges en dehors de toute procédure de délivrance de permis. Il serait abusif d'imposer de telles charges alors même que l'autorité a décidé de refuser le permis sollicité. Dans cette même logique, ces charges ne peuvent être fixées a posteriori d'une décision d'octroi du permis. Cette imposition doit être concomitante à la décision d'octroi du permis d'urbanisme ou d'urbanisation.

Si l'autorité administrative souhaite imposer de nouvelles charges d'urbanisme, elle ne pourra le faire qu'en cas de dépôt d'une nouvelle demande de permis introduite après la péremption du permis antérieurement délivré.

En cas de demande de prorogation de permis, l'autorité ne peut insérer des charges d'urbanisme nouvelles ou complémentaires, étant donné que la prorogation de permis n'a pour effet que de prolonger la durée de validité du permis tel qu'il a été délivré.

Si des charges doivent figurer dans une décision d'octroi du permis, il est vivement conseillé aux autorités d'informer le plus tôt possible le demandeur sur la nature et l'importance de ces charges, notamment lors d'une demande officielle relative à un certificat d'urbanisme n° 2. Le demandeur du permis doit pouvoir évaluer rapidement le coût de son projet.

c) Opportunité d'imposer des charges :

L'opportunité d'imposer de telles charges incombe aux autorités décisionnelles. Sans préjudice de l'article 128, § 1^{er}, du Code, celles-ci peuvent mais ne doivent pas obligatoirement les fixer dans la décision d'octroi.

Les charges d'urbanisme accompagnent principalement les permis d'urbanisme de constructions groupées, les permis d'urbanisation, ainsi que les permis d'urbanisme de grande envergure (exemples : les immeubles à logements collectifs, les centres sportifs et récréatifs, les infrastructures scolaires,...).

Même si aucune charge n'est formellement obligatoire, l'autorité aura une attention toute particulière aux aménagements périphériques du projet utiles à la collectivité. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'un projet d'urbanisation s'accompagne d'une ouverture ou d'une modification de voirie ou se développe autour d'une voirie existante, l'autorité compétente veillera à la réalisation d'aménagements publics complémentaires à la voirie (éclairage urbain, trottoirs, pistes cyclables, emplacements pour autobus, places de parkings visiteurs,...).

d) Localisation des charges :

Afin d'établir une cohérence géographique entre le permis délivré et les charges d'urbanisme imposées, la concrétisation de ces dernières sera localisée à proximité du projet autorisé. En outre, la charge doit permettre de compenser directement le "poids supplémentaire" que le projet implique à la collectivité.

Ainsi, à titre d'exemple, l'autorité décisionnelle ne peut imposer la réfection des trottoirs d'une voirie située dans un autre quartier que celui du projet d'urbanisation. Par contre, si le projet d'urbanisation s'implante le long de cette même voirie, cette réfection peut être imposée au titre de compensation due à l'usage des trottoirs par les futurs occupants du projet.

e) Principe d'égalité et proportionnalité :

Les charges ne peuvent être imposées que dans le respect des principes d'égalité et de proportionnalité.

Principe d'égalité :

Le principe d'égalité exige que des situations comparables soient, au regard d'une mesure considérée, traitées de façon identique. Le principe d'égalité impose donc à l'autorité compétente d'adopter un comportement identique vis-à-vis de situations similaires, sauf à justifier expressément la différence de traitement par la nécessité de rencontrer un but légitime et que les moyens utilisés soient proportionnés.

Principe de proportionnalité :

Le principe de proportionnalité, quant à lui, garantit l'équilibre entre les objectifs poursuivis dans l'intérêt général et les intérêts individuels des administrés. Ainsi, il y a lieu de vérifier que les charges d'urbanisme imposées dans l'intérêt de la collectivité ne puissent avoir une importance déraisonnable par rapport à l'objet du permis sollicité par le demandeur.

La proportionnalité se détermine en fonction du "poids supplémentaire" que le projet fait supporter à la communauté, sans que cela ne devienne un subterfuge permettant aux pouvoirs publics d'échapper aux charges qui leur incombent dans le souci d'assurer le bien commun.

Un autre critère est celui du coût de la charge d'urbanisme. Ainsi, le coût de celle-ci doit représenter un pourcentage raisonnable du coût de l'ensemble des travaux autorisés. Le caractère raisonnable doit s'apprécier en fonction du but poursuivi par la mesure.

En référence à l'article 1^{er} du Code, les autorités poursuivent légitimement différents buts : rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager. En vertu du principe de proportionnalité, il leur appartient de procéder à un arbitrage responsable et motivé entre les incompatibilités apparentes de certains de ces buts, notamment entre les mesures nécessaires pour satisfaire les besoins économiques et celles qui s'imposent pour rencontrer les besoins environnementaux.

3. Nature des charges d'urbanisme

a) Ouverture, suppression ou modification de voirie(s) :

Le terme "voirie" couvre un ensemble d'éléments qui dépasse largement la simple notion de l'assiette carrossable du domaine public.

Ainsi, le réseau viaire doit pouvoir répondre aux besoins des différents usagers (piétons, cyclistes, véhicules individuels, véhicules de services publics et de sécurité, les transports en commun,...) et s'inscrire dans la logique du maillage des déplacements à l'échelle du quartier, de la commune ou de la ville, en définissant son statut de voirie de liaison, de transit, de desserte locale, de zone résidentielle,...

Il importe donc à l'autorité de clarifier les options de base et les objectifs du réseau viaire. Les équipements y correspondant seront intégrés avec la même logique de continuité du tissu bâti.

Un partage équilibré entre les différents usagers du réseau viaire doit s'opérer. L'aspect sécuritaire des aménagements réalisés est donc primordial. Ainsi, à titre d'exemple, la réalisation de trottoirs et de cheminements balisés pour les modes de déplacements doux (piétons, cyclistes,...) devrait être systématique.

Des mesures complémentaires doivent permettre de faciliter et d'encourager l'utilisation des transports en commun, par exemple, en prévoyant un arrêt de bus supplémentaire à hauteur d'un quartier d'habitat, d'un ensemble de constructions groupées, d'immeubles à logements collectifs, de centres sportifs et récréatifs ou d'infrastructures scolaires.

Qu'il s'agisse ou non d'une voirie existante, le réseau viaire doit être révélateur d'un maillage cohérent et sécurisé pour tout usager qui désire l'emprunter (exemples : création d'effets de portes, réalisation de trottoirs, placement de ralentisseurs,...).

Voie à usage des véhicules motorisés :

Dans cette optique, les nouvelles voiries ne peuvent être conçues en cul-de-sac de manière à éviter tout repli des nouveaux quartiers sur eux-mêmes. Elles doivent s'intégrer de façon cohérente au maillage existant et de manière à coexister avec les modes de déplacements doux.

De même, ce n'est pas parce qu'une voirie existante ne fait pas l'objet de la demande de permis qu'elle ne peut être soumise à des mesures d'améliorations sur le plan sécuritaire.

Une attention particulière sera apportée à la conception des aménagements au regard de l'accès qui doit être permis aux personnes à mobilité réduite. A cet égard, il y a lieu de se référer au Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite.

Les chemins et les sentiers de campagne constituent un patrimoine à préserver. L'urbanisation en bordure de ceux-ci sera conçue de façon à en maintenir le tracé, le gabarit et l'aspect des abords (talus, haies,...) pour autant, toutefois, que ce maintien ne s'oppose pas à la cohérence d'un aménagement global.

Il convient d'adopter des revêtements plus perméables pour les voiries, les aires de parcage et de circulation, pour les espaces publics; le cas échéant, utiliser des techniques compensatoires (par exemple : tranchées drainantes, fossés d'infiltration) en vue de pallier les effets négatifs d'une trop grande imperméabilisation des sols.

Mobilité "douce" :

Chaque projet doit comporter une approche spécifique des déplacements doux en toute sécurité. Tenant compte du statut des voiries et de leur rôle dans le réseau général, il convient de définir les aménagements réservés aux piétons, notamment les trottoirs selon un itinéraire balisé.

En outre, il est également primordial d'inscrire ces aménagements à l'échelle des quartiers ou du territoire communal de manière à assurer la continuité d'itinéraires de déplacement vers les équipements publics ou de services et particulièrement à rechercher l'inter-modalité avec les transports en commun.

S'il s'avère qu'une desserte locale du nouveau quartier peut difficilement accepter le passage des transports en commun (et donc ne justifie pas l'implantation d'un ariabus), il est impératif de rechercher les solutions qui permettent d'y accéder par des pistes cyclo-pédestres, en toute sécurité.

Le cas échéant, au vu de la situation locale, si le projet d'urbanisation jouxte ou devait permettre la desserte par les transports en commun, il est primordial d'exiger une cession d'une portion de terrain pour la réalisation de zone(s) d'arrêt et d'abriabus.

Parkings :

Des parkings en nombre suffisant doivent être réalisés sur le domaine public, non pas pour pallier l'insuffisance de ceux qui sont requis par les projets à réaliser, lesquels doivent répondre intrinsèquement à leurs besoins, mais pour accueillir les visiteurs. Ces parkings ne doivent pas être les seuls espaces publics, ni envahir les espaces verts.

En outre, il ne serait pas judicieux d'alourdir inutilement les charges d'urbanisme pour de telles réalisations alors que rien ne serait entrepris en vue de favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux et des transports en commun.

Equipements techniques :

L'ensemble des impétrants classiques (eau, électricité, téléphonie,...) doit trouver place dans l'aménagement des voiries. Les cabines à haute tension et autres bâtiments techniques isolés seront également accompagnés d'un aménagement paysager permettant leur bonne intégration dans l'environnement bâti et non bâti.

Les conditions techniques seront définies en collaboration avec les gestionnaires de réseau public.

Dans le cadre de la mesure visant à réduire la consommation énergétique, le cahier de charges CCT 310V2000 ou tout document qui en tient lieu prévoit des mesures spécifiques pour les équipements de voiries et, notamment, pour les équipements d'éclairage public à basse consommation. L'imposition d'un éclairage public présentant une faible consommation participe à l'objectif d'économie de 20 % de la consommation énergétique et de réduction de 20 % des gaz à effet de serre d'ici 2010, tel que fixé dans le Paquet Energie-Climat. Ainsi, à l'occasion d'un projet d'ouverture d'une nouvelle voie de communication ou de modification d'un tracé de voie de communication existantes, il convient que les mesures relatives à l'éclairage public prévues dans le cahier des charges ou dans tout autre document qui en tient lieu soient imposées au titre de charges d'urbanisme.

b) Réalisation ou rénovation d'espaces verts publics :

Tenant compte de l'échelle du projet, de sa situation en milieu urbain ou rural, il peut s'avérer nécessaire de réaliser un espace public tel qu'une place, un square, un espace de jeux ou de rencontre, localisé dans la partie la plus dense du projet. Cet espace de convivialité doit être considéré comme un support de vie sociale à l'échelle du quartier, conférant une identité à celui-ci.

La conception des aménagements doit s'adapter au contexte, rural ou urbain, et comprendre tous les éléments requis par la fonction et l'intégration paysagère : le mobilier urbain, l'éclairage, les plantations, l'aménagement de sol (minéral ou végétal).

Trop souvent, l'excuse du coût d'entretien de ces espaces est un prétexte pour ne pas en créer. Il est impératif d'exiger une évaluation des modes de gestion et de leur coût au regard des choix opérés pour leur réalisation sur le terrain. Fréquemment, cet aspect a été négligé à la conception et constitue par la suite une mauvaise surprise pour le gestionnaire communal qui en a reçu la charge.

c) Réalisation ou rénovation de constructions ou d'équipements publics ou communautaires :

Réalisation de bâtiments, d'équipements publics ou communautaires :

La notion d'équipement communautaire a été définie par le Conseil d'Etat. Ainsi, un équipement communautaire est, par essence, destiné à promouvoir l'intérêt général, et doit être mis au service de la communauté, donc être accessible à tous dans des conditions raisonnables, même s'il est érigé et géré par une personne privée.

La réservation de terrains pour des espaces verts, des bâtiments publics, des équipements publics (centres culturels, édicules pour cabines électriques à haute tension, parkings, plaines de jeux, etc.) ou des équipements communautaires (crèches ou maisons d'enfant, espace récréatif,...) entre dans cette catégorie.

Restauration et mise en valeur du patrimoine immobilier classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde appartenant à une personne publique :

Si le projet se situe dans le périmètre de protection d'un bien classé ou d'un bien inscrit sur la liste de sauvegarde, l'autorité peut imposer des charges d'urbanisme complémentaires liées à la rénovation et la mise en valeur dudit bien sur la partie non subsidiée par les pouvoirs publics. A ce titre, la fixation d'une participation financière, au titre de charge d'urbanisme, permet de financer le programme de restauration ou de mise en valeur de ces immeubles d'intérêt patrimonial. Cette participation financière correspond à la réalisation des charges d'urbanisme visées ci-avant dans le respect de proportionnalité.

d) Toute mesure favorable à l'environnement :

D'autres aménagements permettent de diminuer l'impact des incidences environnementales du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs.

A travers son pouvoir décisionnel, l'autorité a pu apprécier, sur la base de l'évaluation environnementale réalisée dans le cadre du projet, l'impact de ses incidences sur l'environnement. Aussi, dans le respect du principe de proportionnalité, cette même autorité peut imposer toute mesure d'intérêt collectif permettant de diminuer l'utilisation des ressources naturelles, la production de déchets, les risques de pollution ou de nuisance. Aussi, d'autres mesures, telles que la réalisation d'aires végétales, de zones d'agrément ou d'espaces de plantations, peuvent également être prises.

Performance énergétique de l'urbanisation

En complément de ce qui a été développé pour les mesures énergétiques spécifiques aux équipements de voiries, il y a lieu de veiller à prendre toute mesure permettant de réduire la consommation électrique et énergétique des bâtiments projetés. Ainsi, l'autorité peut imposer la gestion collective d'installations de chauffage, le placement de panneaux photovoltaïques servant à l'alimentation de bâtiments communautaires ou de tout ou partie de l'ensemble à construire ou à rénover ou encore l'éclairage public à faible consommation d'un ensemble de constructions. Toujours, sous réserve du principe de proportionnalité, l'installation d'un système thermique ou électrique collectif permet sans conteste la réalisation d'économie d'énergies.

Egouttage - bassin d'orage :

De manière générale, le réseau d'égouttage se conformera aux dispositions du Code de l'eau, tenant compte du plan communal général d'égouttage et du plan d'assainissement fixé pour le régime d'assainissement concerné des eaux urbaines résiduaires.

Les projets de travaux d'égouttage, tant de nouveaux égouts que ceux se rapportant à la réhabilitation d'égouts existants, doivent privilégier la pose d'égouts séparatifs aux égouts unitaires, sauf exception dûment justifiée par des contraintes techniques.

Les bassins d'orage non enterrés sont à concevoir systématiquement dans une optique de bassins d'orage paysagers. A cet effet, outre des pentes douces et enherbées, les abords des bassins seront articulés au milieu récepteur par des plantations arbustives indigènes qui réaliseront un lien avec les structures végétales environnantes préexistantes.

4. Priorisation des travaux

Sous réserve du nécessaire arbitrage des autorités pour apprécier du caractère proportionnel de la charge à imposer, il y a lieu de veiller à l'imposition de celle permettant, par priorité :

1. d'assurer une meilleure sécurité aux usagers;
2. d'améliorer la performance énergétique de l'urbanisation;
3. de faciliter les modes de déplacements "doux" et les transports en commun;
4. de construire ou rénover des équipements collectifs, d'agrément ou de convivialité.
5. Prise en charge de la réalisation de ces charges

Les charges d'urbanisme sont supportées par le demandeur du permis d'urbanisme ou d'urbanisation. L'autorité qui délivre le permis peut imposer la réalisation des charges d'urbanisme par phases. A cet effet, un échéancier précis est établi.

Le délai pour les charges d'urbanisme peut être différent de celui de mise en œuvre du permis. En cas d'absence de précision quant au délai, il y a lieu de se référer au mécanisme de péremption prévu pour le permis d'urbanisme ou d'urbanisation.

L'imposition de charges d'urbanisme implique automatiquement dans le chef du demandeur la fourniture de garanties financières nécessaires à leur bonne exécution. Cette garantie financière doit être fournie par le demandeur du permis avant le début du chantier relatif au projet. Elle doit être vue comme une charge d'un type particulier, qui constitue une sûreté accessoire d'autres charges, mais dont l'exécution ne libère pas de l'obligation d'exécuter celles-ci. La raison d'être de la constitution des garanties financières, est d'assurer que l'autorité ne devra pas exécuter elle-même, à ses frais, les charges que le titulaire du permis resterait en défaut d'exécuter. Si les travaux imposés ont été exécutés, l'autorité n'encourt aucun risque de devoir pallier ses carences. La constitution de la garantie financière devient donc inutile.

6. Déclaration de cession de voiries, d'espaces publics, de constructions ou d'équipements communaux

Comme le prévoit l'article 128, § 2, alinéa 3, du Code, la délivrance d'un permis peut être subordonnée à une déclaration du demandeur s'engageant à céder gratuitement à la commune ou à la Région, quitte et libre de toutes charges et sans frais pour elles, la propriété des voiries, des espaces publics, de constructions ou d'équipements publics ou communaux. Le demandeur doit marquer son accord sur le principe de la cession. La réalisation de la voirie doit être conforme au cahier général des charges pour les marchés de travaux de voirie ainsi qu'au(x) dossier(s) technique(s) spécifique(s) à ladite voirie. Elle devra faire l'objet d'un acte de réception des travaux dressé par l'autorité compétente.

7. Conclusion

L'autorité décisionnelle reste libre quant à l'opportunité d'imposer une charge, sa nature, son importance, son délai de réalisation ou encore le montant de la garantie financière tout en veillant au respect du principe d'égalité et de proportionnalité.

S'agissant d'un acte individuel, sa décision devra être motivée expressément au regard la réglementation relative à la motivation formelle des actes administratifs.

La présente circulaire est d'application le 1^{er} janvier 2010 pour les demandes de permis d'urbanisme de constructions groupées et de permis d'urbanisation.

Pour les autres demandes de permis, cette circulaire est d'application le jour de l'entrée en vigueur du décret modifiant le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques.

La demande de permis dont l'accusé de réception est antérieur à ces dates poursuit son instruction selon les dispositions en vigueur avant ces dates.

La présente circulaire est publiée au *Moniteur belge*.

Namur, le 20 mai 2009.

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

A. ANTOINE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2009/205534]

20. MAI 2009 — Ministerielles Rundschreiben über die in Artikel 128 des Wallonisches Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe erwähnten städtebaulichen Auflagen

An die Damen und Herren

Mitglieder der Gemeindegremien der Städte und Gemeinden der Wallonischen Region,

beauftragten Beamten der Außendirektionen der operativen Generaldirektion Raumordnung, Wohnungswesen, Erbe und Energie (DGO4),

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe;

Artikel 1 des besagten Gesetzbuches sieht vor, dass die Verstädterung eines neuen Raumes derart zu planen ist, dass den sozialen, wirtschaftlichen, mobilitäts-, energie-, erbe- und umweltbezogenen Bedürfnissen der Gemeinschaft nachgekommen wird. Bei der Durchführung eines jeden Verstädterungsprojekts muss seinen zukünftigen Bewohnern demnach ein Lebensrahmen von Qualität gewährleistet werden. Daher die Notwendigkeit, das Projekt aufgrund seiner Integration, jedoch ebenfalls seiner Dauerhaftigkeit innerhalb eines bestimmten Umfelds dringend entsprechend zu durchdenken. Das Projekt muss über eine rein grundsätzliche Analyse hinaus analysiert werden.

Diese globale Herangehensweise kann einerseits durch die Auferlegung sogenannter „änterner“ Bedingungen zum Projekt und andererseits durch städtebauliche Auflagen, die hauptsächlich die Gestaltung des öffentlichen Eigentums in seiner Einrichtung, Änderung (Aufwertung) oder Beseitigung betreffen, erreicht werden.

Manche dieser sogenannten „änternen“ Bedingungen zum Projekt können sich auf „non facere“-Verpflichtungen beziehen, zum Beispiel das Verbot, den einen oder anderen Teil des Projekts zu Bauzwecken zu verwenden, das Verbot, einen Bau außerhalb des festgelegten Einrichtungsgebiets einzurichten, oder das Verbot, das eine oder andere Material zu Bauzwecken zu benutzen. Andere Auferlegungen werden den Antragsteller der Genehmigung zu einer positiven Verpflichtung zwingen, so dass das Projekt so gut wie möglich in seine bebauten und unbebauten Umgebung eingefügt wird. Die städtebaulichen Auflagen sind von diesen Bedingungen zu unterscheiden, da sie mehr Grundstückseinrichtungen oder -abtretungen zugunsten der Gemeinschaft betreffen.

Das RESA *ter*-Dekret hat den Anwendungsbereich abgeändert und somit die Art der städtebaulichen Auflagen, die zukünftig auferlegt werden können, erweitert. Ziel des vorliegenden Rundschreibens ist es demnach, den entscheidenden Behörden über die Auslegung und Anwendung dieser städtebaulichen Auflagen Aufschluss zu geben.

1. In dem Resa *ter*-Dekret vorgenommene Abänderungen der städtebaulichen Auflagen

Bei der Lektüre des neuen Artikels 128 des Gesetzbuches wird die in den Artikeln 84, 88, 89 oder 127 erwähnte Genehmigung verweigert, wenn es darum geht, ein Grundstück zu verstädtern, das keinen Zugang zu einem Weg hat, der ausreichend mit Wasser- und Stromversorgung ausgerüstet ist, einen festen Belag hat und breit genug ist, unter Berücksichtigung der Ortslage und insofern die Bedingungen in Sachen Abwasserklärung des Wassergesetzbuches für die betroffene(n) Parzelle(n) erfüllt sind.

Unbeschadet der Anwendung des Artikels 129^{quater} des Gesetzbuches und auf Initiative des Antragstellers oder von Amts wegen können das Gemeindegremium, der beauftragte Beamte oder die Regierung die Erteilung der Genehmigungen von der Anlage, der Änderung oder dem Abschaffen von Gemeindegewegen, sowie von den Auflagen abhängig machen, die sie als nützlich erachten, dem Antragsteller aufzuerlegen, und zwar unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

Es ist wichtig klarzustellen, dass einerseits zwischen den städtebaulichen Auflagen einer Städtebaugenehmigung und denjenigen einer Parzellierungsgenehmigung kein Unterschied mehr gemacht wird, da ein einziger „neuer“ Artikel 128 durch das RESA *ter*-Dekret eingefügt worden ist, und dass andererseits die Auflagen nicht mehr „abegrenzt“ sind, da diese die Einrichtung oder Renovierung öffentlicher Wege und Grünanlagen, die Ausführung oder Renovierung öffentlicher Gebäude oder Anlagen, so wie jede umweltfreundliche Maßnahme decken können. Es handelt sich um eine wichtige Innovation im Vergleich zu den früheren Artikeln 86 und 91 des Gesetzbuches, in denen

eine einschränkende Liste von Auflagen angeführt wurden, die dem Urheber der Parzellierung auferlegt werden konnten, ohne dass ein besonderer Kontext oder die Entwicklung der Techniken oder die umweltbezogenen Anliegen berücksichtigt werden konnten. Was den letzten Punkt betrifft, hat sich der Europäische Rat des Monats März 2007 bis 2020 zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen um 20% zu verringern, die Energieeinsparungen um 20% und die erneuerbaren Energien um 20% im Endenergieverbrauch zu erhöhen.

In Zukunft werden die Parzellierungsgenehmigungen oder Städtebaugenehmigungen angesichts der städtebaulichen Auflagen auf gleiche Ebene gestellt, da in dem Dekret die Begriffe "Verstädterungsgenehmigung" und "Städtebaugenehmigung für gruppierte Bauten" als "ähnliche" Verstädterungsvorgänge in den Fakten verankert werden.

2. Grundprinzipien in Verbindung mit den städtebaulichen Auflagen

a) Zuständige Behörden :

Zur Auferlegung der städtebaulichen Auflagen bei der Erteilung einer Städtebaugenehmigung sind lediglich das Gemeindegremium, der beauftragte Beamte oder die Wallonische Regierung befugt, wobei Letztere dies sowohl innerhalb der Zuständigkeiten der ersten Stufe, die ihr durch das Gesetzbuch ausdrücklich zuerkannt werden, als auch im Rahmen eines Einspruchsverfahrens gegen einen Beschluss der ersten Stufe tun kann.

Angesichts der Tatsache, dass die städtebaulichen Auflagen zugunsten der Gemeinschaft auferlegt werden, kann das Gemeindegremium unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit über deren Durchführung entscheiden, auch wenn die Empfangsberechtigten dieser Auferlegungen diejenigen des Gemeindegebiets bei weitem überschreiten. Gleichermaßen kommen die vom beauftragten Beamten oder von der Regierung festgelegten Auflagen vielleicht nur einigen näheren Nachbarn des Projekts zugute.

Die im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigungserteilung zu Rate gezogenen Instanzen können eventuell die Art der städtebaulichen Auflagen vorschlagen, jedoch lediglich die oben angeführten zuständigen Behörden verfügen über die Zuständigkeit, sie aufzuerlegen.

b) Zum Zeitpunkt der Erteilung einer Genehmigung:

Die städtebaulichen Auflagen können lediglich bei der Erteilung einer Städtebau- oder Verstädterungsgenehmigung auferlegt werden.

Es ist nicht vorstellbar, dass eine öffentliche Behörde solche Auflagen außerhalb jegliches Verfahrens zur Erteilung einer Genehmigung auferlegt. Es wäre missbräuchlich, solche Auflagen festzulegen, wenn die Behörde beschlossen hat, die beantragte Genehmigung zu verweigern. Nach derselben Logik dürfen diese Auflagen auch nicht nachträglich nach einer Genehmigung festgelegt werden. Diese Auferlegung muss zum gleichen Zeitpunkt wie der Beschluss zur Erteilung der Städtebau- oder Verstädterungsgenehmigung erfolgen.

Wenn die Verwaltungsbehörde neue städtebauliche Auflagen auferlegen will, so kann sie es nur machen, wenn ein neuer nach Verfall der vorher erteilten Genehmigung eingereicherter Genehmigungsantrag abgegeben wird.

Bei Antrag zur Verlängerung der Genehmigung kann die Behörde keine neuen oder zusätzlichen städtebaulichen Auflagen auferlegen, da die Verlängerung der Genehmigung lediglich bewirkt, dass die Gültigkeitsdauer der Genehmigung, so wie diese erteilt wurde, verlängert wird.

Wenn in einem Beschluss zur Gewährung der Genehmigung Auflagen festzulegen sind, so ist es den Behörden dringend empfohlen, den Antragsteller über die Art und das Ausmaß dieser Auflagen zu informieren, insbesondere bei einem offiziellen Antrag bezüglich einer Städtebaugenehmigung Nr. 2. Der Antragsteller der Genehmigung muss die Kosten seines Projekts schnell einschätzen können.

c) Zweckmäßigkeit der Festlegung der Auflagen:

Es liegt den entscheidenden Behörden ob, die Zweckmäßigkeit, solche Auflagen festzulegen, zu ermitteln. Unbeschadet von Artikel 128, § 1 des Gesetzbuches können diese sie in dem Beschluss zur Erteilung der Genehmigung festlegen, sind aber nicht dazu verpflichtet.

Die städtebaulichen Auflagen werden hauptsächlich in Verbindung mit Städtebaugenehmigungen für gruppierte Bauten, Verstädterungsgenehmigungen sowie Städtebaugenehmigungen großen Umfangs (zum Beispiel: Gebäude mit gemeinschaftlichen Wohnungen, Sport- und Freizeitzentren, Schulinfrastrukturen, usw.) auferlegt.

Auch wenn keine Auflage förmlich Pflicht ist, muss die Behörde besondere Aufmerksamkeit auf die der Gemeinschaft nützlichen Einrichtungen am Rande des Projekts schenken. Zum Beispiel: wenn ein Verstädterungsprojekt die Anlage oder die Änderung einer Straße voraussetzt oder sich um eine bereits bestehende Straße entwickelt, wird die zuständige Behörde für ergänzende öffentliche Einrichtungen zusätzlich zur Straße sorgen (öffentliche Beleuchtung, Bürgersteige, Fahrradwege, Bereiche für Busunterstände, Parkplätze für Gäste, usw.).

d) Standort für die Auflagen:

Zur Gewährleistung der geographischen Kohärenz zwischen der erteilten Genehmigung und den festgelegten städtebaulichen Auflagen werden diese in der Nähe des genehmigten Projekts konkret lokalisiert. Außerdem muss die Auflage ermöglichen, die "zusätzliche Last", die für die Gemeinschaft wegen des Projekts entsteht, unmittelbar auszugleichen.

Zum Beispiel kann die entscheidende Behörde also die Erneuerung der Bürgersteige einer Straße, die in einem anderen Viertel als in demjenigen des Verstädterungsprojekts liegt, nicht auferlegen. Wenn das Verstädterungsprojekt aber entlang dieser Straße lokalisiert ist, kann diese Erneuerung im Gegenteil als Ausgleich auferlegt werden, da die zukünftigen Bewohner des Projekts die Bürgersteige benutzen werden.

e) Grundsatz der Gleichheit und der Verhältnismäßigkeit:

Die Auflage können nur unter Einhaltung der Grundsätze der Gleichheit und der Verhältnismäßigkeit auferlegt werden.

Grundsatz der Gleichheit:

Dem Gleichheitsgrundsatz gemäß müssen vergleichbare Lagen hinsichtlich einer bestimmten Maßnahme ähnlich behandelt werden. So ist aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes die zuständige Behörde verpflichtet, das gleiche Verhalten gegenüber gleichartigen Zuständen aufzuweisen, außer wenn der Behandlungsunterschied ausdrücklich durch die Notwendigkeit begründet ist, einen rechtmäßigen Zweck zu erreichen, und wenn die verwendeten Mittel proportioniert sind.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit garantiert das Gleichgewicht zwischen den im allgemeinen Interesse verfolgten Zielen und den individuellen Interessen der Bürger. So muss überprüft werden, dass die im Interesse der Gemeinschaft auferlegten städtebaulichen Auflagen kein unverhältnissmäßiges Ausmaß im Verhältnis zu dem Gegenstand der durch den Antragsteller ersuchten Genehmigung haben kann.

Die Verhältnismäßigkeit wird entsprechend der "zusätzlichen Last", die die Gemeinschaft wegen des Projekts tragen muss, bestimmt, ohne dass es zu einer List wird, durch welche sich die öffentlichen Behörden von den ihnen zur Gewährleistung des Gemeinguts zustehenden Lasten entziehen könnten.

Ein weiteres Kriterium ist das Kriterium der Kosten der städtebaulichen Auflage. So müssen die Kosten der städtebaulichen Auflage einen vernünftigen Prozentsatz der Kosten der gesamten genehmigten Arbeiten ausmachen. Der vernünftige Charakter muss unter Berücksichtigung des mit der Maßnahme verfolgten Ziels bewertet werden.

Bezugnehmend auf Artikel 1 des Gesetzbuches verfolgen die Behörden rechtmäßig verschiedene Ziele: durch eine dauerhafte, qualitative Verwaltung des Lebensraumes, durch eine schonende Benutzung des Bodens und seiner natürlichen Ressourcen und durch die Erhaltung und die Entwicklung des kulturellen, natürlichen und landschaftlichen Erbes im Rahmen ihrer Zuständigkeiten den sozialen, wirtschaftlichen, erbe- und umweltbezogenen Bedürfnissen der Gemeinschaft nachkommen. Aufgrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit steht es ihnen zu, eine vernünftige und mit Gründen versehene Abwägung der anscheinenden Unvereinbarkeiten mancher dieser Ziele vorzunehmen, insbesondere zwischen den Maßnahmen, die zur Erfüllung der wirtschaftlichen Bedürfnissen notwendig sind, und den zu ergreifenden Maßnahmen, um den Umweltbedürfnissen gerecht zu werden.

3. Art der städtebaulichen Auflagen

a) Anlage, Abschaffen oder Änderung von Straßen:

Das Wort "Straße" deckt eine Gesamtheit von Elementen, die weit über den einfachen Begriff der fahrbaren Fläche des öffentlichen Eigentums hinaus reichen.

So muss das Verkehrsnetz den Bedürfnissen der verschiedenen Benutzern (Fußgänger, Radfahrer, individuelle Fahrzeuge, Fahrzeuge für öffentliche Dienste und Sicherheitsfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, usw.) nachkommen können und der Logik der Vermaschung der Bewegungen auf Ebene des Viertels, der Gemeinde oder der Stadt entsprechen, wobei seine Rolle als Verbindungs-, Durchgangs-, lokale Bedienungs-, Siedlungsstraße zu definieren ist.

Es ist also wichtig für die Behörde, dass die Basisoptionen und Zwecken des Verkehrsnetzes klargestellt werden. Die entsprechenden Ausrüstungen werden mit derselben Logik der Kontinuität der Bausubstanz eingegliedert.

Eine ausgewogene Verteilung zwischen den verschiedenen Benutzern des Verkehrsnetzes ist notwendig. Der Sicherheitsaspekt der Anlagen ist also von wesentlicher Bedeutung. Zum Beispiel sollte die Anlage von Bürgersteigen und markierten Wegen für die sanften Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer) systematisch erfolgen.

Durch zusätzliche Maßnahmen muss die Benutzung der Verkehrsmittel erleichtert und gefördert werden, zum Beispiel dadurch, dass eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe von einem Wohnviertel, einem Komplex gruppierter Bauten, von Gebäuden mit gemeinschaftlichen Wohnungen, Sport- und Freizeitzentren oder Schulinfrastrukturen vorgesehen wird.

Ungeachtet, ob die Straße bereits vorhanden ist, so muss das Verkehrsnetz auf eine kohärente und sichere Vermaschung für jeden Benutzer hindeuten (zum Beispiel: Schaffung von engeren Durchgängen, Anlage von Bürgersteigen, Bodenschwellen, usw.).

Straße für Kraftfahrzeuge:

In dieser Hinsicht dürfen die neuen Straßen nicht als Einbahnstraßen entworfen werden, damit ein Rückzug der neuen Viertel in sich selbst vermieden wird. Sie müssen sich auf kohärente Weise in das bereits bestehende Netz einfügen, um mit den sanften Verkehrsarten zu koexistieren.

Ebenso kann eine bereits bestehende Straße, die nicht Gegenstand des Genehmigungsantrags ist, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit unterworfen werden.

Besondere Aufmerksamkeit wird dem Entwerfen der Einrichtungen hinsichtlich der Erreichbarkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität geschenkt werden. In dieser Hinsicht beziehe man sich auf die Allgemeine Bauordnung bezüglich der Zugänglichkeit für Personen mit beschränkter Beweglichkeit zu öffentlichen oder zur kollektiven Benutzung bestimmten Flächen, Gebäuden und Gebäudeteilen, und deren Benutzung durch diese Personen.

Die landschaftlichen Wege und Pfade bilden ein zu bewahrendes Erbe. Die städtebauliche Entwicklung am Rande dieser Wege und Pfade wird derart entworfen, dass die Trasse, die Größe und die Gestaltung der Umgebung (Böschungen, Hecken) erhalten werden, insofern jedoch diese Erhaltung in keinem Widerspruch mit einer globalen Gestaltung steht.

Es gibt Anlass, durchlässigere Beläge für die Straßen, Parkplätze, und Verkehrsbereiche, für öffentliche Freiräume zu wählen; ggf. müssen ausgleichende Techniken verwendet werden (zum Beispiel: Drainagegräben, Sickergruben), um den negativen Folgen einer zu starken Abdichtung des Bodens entgegenzuwirken.

"Sanfte" Mobilität:

Jedes Projekt muss eine spezifische Herangehensweise bezüglich sanften Verkehrsmittel enthalten und die Sicherheit gewährleisten. Unter Berücksichtigung der Rechtsstellung der Straßen und Wege und deren Rolle in dem allgemeinen Netz gibt es Anlass, die für Fußgänger vorbehaltenen Einrichtungen, insbesondere der Bürgersteige, nach einer markierten Wanderstrecke zu bestimmen.

Außerdem ist es ebenfalls von wesentlicher Bedeutung, diese Einrichtungen auf Ebene der Viertel oder des gemeindlichen Gebiets vorzusehen, so dass die Kontinuität der Beförderungsstrecken nach den öffentlichen Ausrüstungen oder Anlagen für Dienstleistungen gewährleistet wird, und insbesondere um die Intermodalität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern.

Wenn es ersichtlich wird, dass eine lokale Bedienungsstraße des neuen Viertels für öffentliche Verkehrsmittel kaum geeignet ist (und daher die Anlage eines Busunterstands nicht gerechtfertigt ist), ist es unerlässlich, nach Lösungen zu suchen, um einen sicheren Zugang über Fahrrad- und Fußgängerwege zu ermöglichen.

Angesichts der örtlichen Gegebenheiten und wenn das Verstärkerprojekt angrenzend ist oder die Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen sollte, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Abtretung eines Grundstücksteils zwecks der Anlage eines Haltestellenbereichs und Busunterstands zu fordern.

Parkplätze:

Parkplätze in ausreichender Menge müssen auf dem öffentlichen Gebiet angelegt werden, nicht um den Mangel an für die zu verwirklichenden Projekte nötigen Parkplätzen auszugleichen, da diese den Bedürfnissen überhaupt gerecht werden müssen, sondern für Gäste. Diese Parkplätze müssen weder die einzigen öffentlichen Freiräume sein noch auf die Grünflächen übergreifen.

Außerdem wäre es nicht sinnvoll, die städtebaulichen Auflagen für solche Anlagen unnötig zu erhöhen, während nichts zur Förderung der sanften und der öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen wäre.

Technische Ausrüstungen :

Die gesamten gewöhnlichen Untergrundinfrastrukturen (Wasser, Strom, Telefon usw.) sind bei der Einrichtung der Straßen und Wege anzulegen. Für Hochspannungskabinen und sonstige technische Gebäude wird ebenfalls eine landschaftliche Gestaltung vorgesehen, um ihre angemessene Integration in die bebaute und unbebaute Umgebung zu ermöglichen.

Die technischen Bedingungen werden in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Netzbetreibern bestimmt.

Im Rahmen der Maßnahme zur Verringerung des Energieverbrauchs werden in dem Lastenheft CCT 310V2000 oder in jeglichem gleichwertigen Dokument spezifische Maßnahmen für die Straßenausrüstungen und insbesondere für energiesparende öffentliche Beleuchtungsanlagen vorgesehen. Durch das Auferlegen einer energiesparenden öffentlichen Beleuchtung wird zur Zielsetzung einer Energieverbrauchsersparnis um 20% und einer Verringerung um 20% der Treibhausgase bis 2010, so wie sie im dem Energie-Klima-Paket festgesetzt wurde, beigetragen. So müssen anlässlich eines Projekts zur Anlage eines neuen Verkehrswegs oder zur Abänderung der Trasse eines bereits bestehenden Verkehrswegs die im Lastenheft oder in jeglichem sonstigen gleichwertigen Dokument vorgesehenen Maßnahmen bezüglich der öffentlichen Beleuchtung als städtebauliche Auflagen auferlegt werden.

b) Einrichtung oder Renovierung von öffentlichen Grünanlagen :

Unter Berücksichtigung des Ausmaßes des Projekts, seiner Lage in einem städtischen oder ländlichen Gebiet kann es sich als nötig erweisen, einen solchen öffentlichen Freiraum wie einen Platz, einen Grünplatz, einen Spiel- oder Treffraum in dem dichtesten Teil des Projekts zu verwirklichen. Dieser Raum für gemütliches Zusammensein gilt als Träger des sozialen Lebens auf Ebene des Viertels und verleiht ihm eine Identität.

Die Gestaltung der Anlagen muss dem ländlichen oder städtischem Zusammenhang gerecht sein und alle für die Funktion und die landschaftliche Eingliederung erforderlichen Elemente umfassen : das Straßenmobiliar, die Beleuchtung, die Bepflanzungen, die (mineralische oder pflanzliche) Bodenausstattung.

Zu oft dient die Ausrede der Unterhaltungskosten dieser Räume als Vorwand, um keine zu schaffen. Es ist unbedingt notwendig, eine Schätzung der Verwaltungsarten und ihrer Kosten hinsichtlich der für ihre Verwirklichung vor Ort getroffenen Wahlen zu fordern. Häufig wurde dieser Aspekt bei dem Entwerfen vernachlässigt und bereitet später dem verantwortlichen gemeindlichen Verwalter eine schlechte Überraschung.

c) Bau oder Renovierung von öffentlichen oder gemeinschaftlichen Gebäuden oder Anlagen:

Errichtung von öffentlichen oder gemeinschaftlichen Gebäuden oder Anlagen:

Der Begriff der gemeinschaftlichen Anlagen wurde durch den Staatsrat definiert. So ist eine gemeinschaftliche Anlage ihrer Art wegen dazu bestimmt, das öffentliche Interesse zu fördern, und muss in den Dienst der Gemeinschaft gestellt werden und also jedem unter vernünftigen Bedingungen zugänglich sein, auch wenn sie durch eine Privatperson errichtet und verwaltet wird.

Das Vorbehalten von Grundstücken für Grünflächen, öffentliche Gebäude, öffentliche Ausstattungen (Kulturzentren, Häuschen für elektrische Hochspannungskabinen, Parkplätze, Spielplätze, usw.) oder gemeinschaftliche Anlagen (Kinderkrippen oder Kinderhäuser, Freizeiträume, usw.) gehört in diese Kategorie.

Restaurierung und Aufwertung der denkmalgeschützten oder in einer Schutzliste eingetragenen unbeweglichen Erbgüter, die einer öffentlichen Person gehören

Wenn sich das Projekt innerhalb eines Schutzperimeters eines denkmalgeschützten oder in einer Schutzliste eingetragenen Gutes befindet, kann die Behörde zusätzliche städtebauliche Auflagen in Verbindung mit der Renovierung und der Aufwertung des besagten Gutes auf dem nicht durch die öffentlichen Behörden bezuschussten Teil auferlegen. In diesem Rahmen ermöglicht die Festlegung eines finanziellen Beitrags als städtebauliche Auflage die Finanzierung des Programms zur Restaurierung oder Aufwertung dieser Güter von erbebezogenen Interesse. Diese finanzielle Beteiligung entspricht der Ausführung der vorerwähnten städtebaulichen Auflagen unter Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

d) Umweltfreundliche Maßnahme

Durch andere Einrichtungen können die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt, nämlich auf den Menschen, die Fauna oder die Flora, den Boden, das Wasser, die Luft, das Klima und die Landschaft, die materiellen Güter und das Kulturerbe sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Faktoren verringert werden.

Durch ihre Entscheidungsbefugnis hat die Behörde auf der Grundlage der im Rahmen des Projekts durchgeführten Umweltbewertung das Ausmaß dessen Auswirkungen auf die Umwelt einschätzen können. So kann diese Behörde unter Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes jede Maßnahme gemeinschaftlichen Interesses auferlegen, durch welche die Verwendung von natürlichen Ressourcen, die Abfallerzeugung und die Verschmutzungs- oder Belästigungsrisiken verringert werden können. Deshalb können andere Maßnahmen wie die Anlage von Grünbereichen, Entspannungsbereichen oder bepflanzten Flächen ebenfalls getroffen werden.

Energieeffizienz der Verstädterung

Zusätzlich zu dem, was für die spezifischen energetischen Maßnahmen für die Straßenausstattung entwickelt wurde, gibt es Anlass, jegliche Maßnahme, die zur Verringerung des Strom- und Energieverbrauchs der geplanten Gebäude führen würde, zu treffen. So kann die Behörde die gemeinschaftliche Verwaltung von Heizanlagen, das Anbringen von photovoltaischen Solarzellenauslegern zur Speisung von gemeinschaftlichen Gebäuden oder des ganzen zu bauenden oder zu renovierenden Gebäudekomplexes oder eines Teils davon, oder aber die öffentliche energiesparende Beleuchtung einer Gebäudegruppe auferlegen. Unter Vorbehalt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes werden durch die Anlage eines gemeinschaftlichen thermischen oder elektrischen Systems zweifellos Energieeinsparungen möglich.

Entwässerung - Regenauffangbecken:

Im Allgemeinen wird das Abwasserkanalnetz den Bestimmungen des Wassergesetzbuches genügen müssen, unter Berücksichtigung des allgemeinen Gemeindekanalisationsplans und des für das betroffene Verfahren zur Sanierung des städtischen Abwassers festgelegten Abwasserreinigungsplans.

Bei Projekten in Bezug auf Kanalisationsarbeiten, sowohl was das Verlegen von neuen Kanalisationen als auch die Wiederherstellung von bestehenden Kanalisationen angeht, sind Trennwasserkanäle den Mischwasserkanälen vorzuziehen, außer im Falle von aufgrund technischer Anforderungen gerechtfertigten Ausnahmen.

Die Regenauffangbecken, die nicht unterirdisch sind, müssen systematisch als landschaftliche Regenauffangbecken entworfen werden. Zu diesem Zweck werden sanfte und mit Gras bedeckte Gefälle vorgesehen, und die Zugänge der Becken werden an den Auffangbereich durch heimische Baumpflanzungen, die eine Verbindung mit den bereits bestehenden pflanzlichen Strukturen der Umgebung bilden werden, angegliedert.

4. Vorrangstellung der Arbeiten

Unter Vorbehalt der notwendigen Rolle der Behörden als Schiedsrichter, um die Verhältnismäßigkeit der festzulegenden Auflage zu bewerten, gibt es Anlass, dafür zu sorgen, dass eine Auflage vorrangig festgelegt wird, um:

1. eine bessere Sicherheit der Benutzer zu gewährleisten;
2. die Energieeffizienz der Verstädterung zu verbessern;
3. die "sanften" und öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern;
4. die gemeinschaftlichen Anlagen, Entspannungsbereiche oder Räume für gemütliches Zusammensein zu bauen oder zu renovieren.
5. Übernahme der Ausführung dieser Auflagen.

Die städtebaulichen Auflagen werden vom Antragsteller der Städtebau- oder Verstärkungsgenehmigung getragen. Die Behörde, die die Genehmigung erteilt, kann die Ausführung von städtebaulichen Auflagen in Phasen auferlegen. Zu diesem Zweck wird ein genauer Zeitplan erstellt.

Für die städtebaulichen Auflagen kann eine verschiedene Frist als für die Durchführung der Genehmigung festgelegt werden. Wenn keine Frist angegeben ist, gibt es Anlass, sich auf das für die Städtebau- oder Verstärkungsgenehmigung vorgesehene Verfallverfahren zu beziehen.

Die Auferlegung von städtebaulichen Auflagen setzt automatisch die Pflicht für den Antragsteller voraus, finanzielle Garantien zu ihrer guten Abwicklung zu hinterlegen. Diese finanzielle Garantie muss durch den Antragsteller der Genehmigung vor dem Beginn der Arbeiten für das Projekt hinterlegt werden. Sie muss als eine Auflage besonderer Art betrachtet werden, die eine nebensächliche Sicherheit zusätzlich zu anderen Auflagen darstellt, deren Ausführung aber von der Pflicht zur Ausführung dieser anderen Auflagen nicht befreit. Die Hinterlegung finanzieller Garantien dient dazu, dass die Auflagen, deren Ausführung vom Inhaber der Genehmigung versäumt werden, nicht von der Behörde selbst zu ihren Lasten ausgeführt werden müssen. Wenn die auferlegten Arbeiten ausgeführt worden sind, geht die Behörde kein Risiko ein, den Versäumnissen des Antragstellers ausgleichen zu müssen. Die Hinterlegung der finanziellen Garantie wird in diesem Fall unnötig.

6. Erklärung der Abtretung von Wegen, öffentlichen Räumen, gemeinschaftlichen Gebäuden oder Anlagen.

Laut Artikel 128, § 2, Absatz 3 des Gesetzbuches kann die Erteilung einer Genehmigung von einer Erklärung des Antragstellers abhängig gemacht werden, mit der dieser sich verpflichtet, den Besitz von öffentlichen Wegen oder Grünanlagen, von öffentlichen oder gemeinschaftlichen Gebäuden oder Anlagen an die Gemeinde oder Region kostenlos und frei von jeglichen Verpflichtungen und Lasten für diese abzutreten. Der Antragsteller muss sein Einverständnis über das Prinzip der Abtretung erklären. Der Bau des Wegenetzes muss dem allgemeinen Lastenheft für öffentliche Aufträge bezüglich Straßen und Wege sowie der bzw. den technischen Akte(n) bezüglich des besagten Wegs entsprechen. Eine Urkunde zur Abnahme der Arbeiten wird von der zuständigen Behörde erstellt werden müssen.

7. Schlussfolgerung

Die Zweckmäßigkeit der Festlegung einer Auflage, ihre Natur, ihr Umfang, ihre Ausführungsfrist oder die Höhe der finanziellen Garantien bleiben im Ermessen der entscheidenden Behörde unter Einhaltung des Grundsatzes der Gleichheit und der Verhältnismäßigkeit.

Da es sich um ein individueller Rechtsakt handelt, muss ihr Beschluss gemäß der Regelung über die ausdrückliche Begründung der Verwaltungsakte ausdrücklich mit Gründen versehen werden.

Das vorliegende Rundschreiben ist ab dem 1. Januar 2010 für die Anträge auf Städtebaugenehmigungen für gruppierte Bauten und auf Verstärkungsgenehmigungen anwendbar.

Für sonstige Genehmigungsanträge ist das Rundschreiben am Tag des Inkrafttretens des Dekrets zur Abänderung des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, des Dekrets vom 11. März 1999 über die Umweltgenehmigung und des Dekrets vom 11. März 2004 über die Infrastrukturen zur Ansiedlung von wirtschaftlichen Aktivitäten anwendbar.

Der Genehmigungsantrag, dessen Empfangsbestätigung vor diesen Daten erfolgte, wird weiterhin nach den vor diesen Daten geltenden Bestimmungen untersucht.

Das vorliegende Rundschreiben wird im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

Namur, den 20. Mai 2009

Der Minister des Wohnungswesens, des Transportwesens und der räumlichen Entwicklung
A. ANTOINE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2009/205534]

20 MEI 2009. — Ministeriële omzendbrief betreffende de stedenbouwkundige lasten bedoeld in artikel 128 van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium

Aan de Dames en Heren

Leden van de Gemeentecolleges van de steden en gemeenten van het Waalse Gewest,

Gemachtigde Ambtenaren van de Buitendiensten van het operationele Directoraat-generaal Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Erfgoed en Energie (DGO4),

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium,

Artikel 1 van bovenvermeld Wetboek bepaalt dat de bebouwing van een nieuwe ruimte zodanig uitgewerkt moet worden dat de sociale, economische, mobiliteits-, energetische, patrimoniale en milieubehoefte van de gemeenschap vervuld worden. De uitvoering van elk bebouwingsproject moet het dan ook mogelijk maken dat een kwaliteitsvolle leefomgeving gewaarborgd wordt aan zijn toekomstige bewoners, vandaar de noodzaak om het project passend uit te denken wegens de integratie ervan, maar ook de levensvatbaarheid ervan, in een bepaalde omgeving. De analyse van het project dient veel meer dan louter wezenlijk te zijn.

Die globale aanpak kan enerzijds bereikt worden door het opleggen van zogenaamde projectinterne voorwaarden en anderzijds door stedenbouwkundige lasten die voornamelijk de inrichting van het openbaar domein in zijn oprichting, wijziging (valorisering) of schrapping als doel zullen hebben.

Enkele van de zogenaamde projectinterne voorwaarden kunnen betrekking hebben op verplichtingen om niet iets te doen (non facere), zoals bij voorbeeld, het verbod om zulk gedeelte van het project voor de bouw te bestemmen, het verbod om een bouwwerk te vestigen buiten het bepaalde vestigingsgebied of het verbod om dit of dat materiaal voor de bouw te gebruiken. Andere verplichtingen zullen de aanvrager van de vergunning dwingen tot de verwezenlijking van een positieve verplichting zodat het project zo goed mogelijk geïntegreerd wordt in de bebouwde en niet-bebouwde omgeving. De stedenbouwkundige lasten dienen onderscheiden te worden van die voorwaarden, daar ze meer inrichtingen of overdracht van gronden ten gunste van de gemeenschap beogen.

Het decreet RESA *ter* heeft het toepassingsgebied gewijzigd en op die manier de aard van de stedenbouwkundige lasten uitgebreid, die voortaan opgelegd kunnen worden. Deze omzendbrief heeft dus als doel de beslissende overheden voor te lichten over de invulling en de toepassing van die stedenbouwkundige lasten.

1. Wijzigingen aangebracht bij het decreet Resa *ter* in de stedenbouwkundige lasten

In het nieuwe artikel 128 van het Wetboek staat te lezen dat de vergunning bedoeld in de artikelen 84, 88, 89 of 127 geweigerd wordt indien een grond bebouwd wordt die geen toegang heeft tot een weg die voldoende toegerust is met water en elektriciteit, voorzien is van een wegverharding en die voldoende breed is, rekening houdend met de ligging, en voor zover voor het betrokken perceel of de betrokken percelen tegemoet wordt gekomen aan de voorwaarden van het Waterwetboek inzake zuivering van het afvalwater.

Onverminderd de toepassing van artikel 129^{quater} van het Wetboek kunnen het gemeentecollege, de gemachtigd ambtenaar of de Regering op initiatief van de aanvrager of van ambtswege het verstrekken van de vergunningen ondergeschikt maken aan de opening, de opheffing of de wijziging van gemeentewegen en aan de lasten die zij nuttig achten op te leggen met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel.

Er dient enerzijds op gewezen te worden dat er geen onderscheiding meer wordt gemaakt tussen de stedenbouwkundige lasten van een stedenbouwkundige vergunning en die van een verkavelingsvergunning, aangezien er een enig "nieuw" artikel 128 is ingevoegd bij het decreet "RESA *ter*" en anderzijds dat de lasten niet meer "beperkt" zijn, daar ze de aanleg of de hernieuwing van wegen, openbare groengebieden, de uitvoering of de renovatie van bouwwerken of openbare of gemeenschappelijke voorzieningen en alle milieuvriendelijke maatregelen kunnen dekken. Het gaat om een belangrijke innovatie ten opzichte van de voormalige artikelen 86 en 91 van het Wetboek die een beperkende lijst van lasten vermeldde, die aan de verkavelaar opgelegd konden worden zonder rekening te kunnen houden met een bijzondere context of met de ontwikkeling van de technieken of van de milieuzorgen. Over dat laatste punt heeft de Europese Raad van de maand maart 2007 zich tot doel gesteld tegen het jaar 2020 de broeikasgasuitstoot met 20 % terug te dringen, de energiebesparingen met 20 % te doen toenemen en de hernieuwbare energie in de eindconsumptie van energie te vermeerderen.

De stedenbouwkundige vergunningen of de verkavelingsvergunningen staan voortaan op voet van gelijkheid met de stedenbouwkundige lasten, daar het decreet de begrippen van "bebouwingsvergunningen" en "stedenbouwkundige vergunningen voor groepen van bouwwerken" in de feiten als "vergelijkbare" bebouwingsverrichtingen bevestigt.

2. Aan de stedenbouwkundige lasten gebonden fundamentele beginselen

a) Bevoegde overheden :

om bij de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning stedenbouwkundige lasten op te leggen worden enkel het gemeentecollege, de gemachtigd ambtenaar of de Waalse Regering gemachtigd, waarbij laatstgenoemde dat kan doen zowel in de bevoegdheden in eerste instantie die haar bij het Wetboek uitdrukkelijk worden erkend, als in een beroepsprocedure ingesteld tegen een beslissing van eerste aanleg.

Aangezien de stedenbouwkundige lasten ten gunste van de gemeenschap worden opgelegd, kan het Gemeentecollege met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel de verwezenlijking ervan beslissen zelfs al zijn de begunstigden van die verplichtingen ruim talrijker dan die van het gemeentelijke grondgebied. Daarnaast kunnen de door de gemachtigd ambtenaar of de Regering vastgestelde lasten wellicht slechts enkele nabije burens van het project ten goede komen.

De in het kader van de procedure m.b.t. de afgifte van een vergunning geraadpleegde instanties kunnen eventueel de aard van de stedenbouwkundige lasten voorstellen maar de bevoegdheid om die op te leggen ligt alleen bij de hierboven vermelde bevoegde overheden.

b) Bij de afgifte van een vergunning :

De stedenbouwkundige lasten kunnen slechts bij de afgifte van een stedenbouwkundige of bebouwingsvergunning opgelegd worden.

Het is niet voorstelbaar dat een administratieve overheid dergelijke lasten oplegt buiten elke procedure m.b.t. de afgifte van een vergunning om. Het zou overmatig zijn dergelijke lasten op te leggen zelfs al heeft de overheid beslist de aangevraagde vergunning te weigeren. In diezelfde logica kunnen die lasten niet na een beslissing tot toekenning van de vergunning vastgesteld worden. Het opleggen van die lasten moet samen met de beslissing tot toekenning van de stedenbouwkundige of bebouwingsvergunning geschieden.

Als de administratieve overheid nieuwe stedenbouwkundige lasten wenst op te leggen, kan ze dat slechts in geval van indiening van een nieuwe vergunningsaanvraag na het vervallen van de vroeger afgegeven vergunning doen.

In geval van verzoek om verlenging van de vergunning kan de overheid geen nieuwe of bijkomende stedenbouwkundige lasten invoegen, aangezien de verlenging van de vergunning slechts als gevolg heeft de geldigheidsduur van de vergunning zoals ze afgegeven is, te verlengen.

Indien lasten in een beslissing tot toekenning van de vergunning vermeld moeten worden, wordt aan de overheden ten zeerste aanbevolen de aanvrager zo vroeg mogelijk voor te lichten over de aard en het belang van die lasten, met name bij een officiële aanvraag betreffende een stedenbouwkundig attest nr 2. De aanvrager van de vergunning moet de kosten van zijn project snel kunnen ramen.

c) Gepastheid om lasten op te leggen :

De gepastheid om dergelijke lasten op te leggen rust op de beslissende overheden. Onverminderd artikel 128, § 1 van het Wetboek kunnen laatstgenoemden ze in de toekenningsbeslissing vaststellen maar ze moeten dat niet verplicht doen.

De stedenbouwkundige lasten gaan voornamelijk gepaard met de stedenbouwkundige vergunningen voor groepen van bouwwerken, de bebouwingsvergunningen alsmede met de grootscheepse stedenbouwkundige vergunningen (voorbeelden : de gebouwen voor gemeenschappelijke woningen, de sport- en recreatiecentra, de schoolinfrastructuur,...).

Ook al is geen enkele last uitdrukkelijk verplicht, dient de overheid een bijzondere aandacht te besteden aan de randinrichtingen van het project die nuttig zijn voor de gemeenschap. Zo zal de bevoegde overheid bij voorbeeld, wanneer een bebouwingsproject gepaard gaat met een opening of een wijziging van een weg of zich rond een bestaande weg ontwikkelt, zorgen voor de uitvoering van openbare inrichtingen ter aanvulling van de weg (stedelijke verlichting, voetpaden, fietspaden, plaatsen voor overdekte bushaltes, parkeerplaatsen voor bezoekers,...).

d) Ligging van de lasten :

Om de afgegeven vergunning en de opgelegde stedenbouwkundige lasten geografische samenhang te bezorgen, zal de concretisering van laatstgenoemde gelokaliseerd worden dicht bij het toegelaten project. Die last moet het bovendien mogelijk maken het "aanvullende gewicht" dat het project aan de gemeenschap oplegt, rechtstreeks op te heffen.

Zo kan de beslissende overheid bij voorbeeld het onderhoud van de voetpaden van een weg gelegen in een andere wijk dan die van het bebouwingsproject niet opleggen. Als het bebouwingsproject zich daarentegen langs diezelfde weg vestigt, kan dat onderhoud opgelegd worden bij wijze van compensatie te wijten aan het gebruik van de voetpaden door de toekomstige bewoners van het project.

e) Gelijkheids- en proportionaliteitsbeginsel :

De lasten kunnen slechts met inachtneming van de gelijkheids- en proportionaliteitsbeginselen opgelegd worden.

Gelijkheidsbeginsel :

Het gelijkheidsbeginsel eist dat vergelijkbare toestanden ten opzichte van een overwogen maatregel op gelijke wijze behandeld worden. Het gelijkheidsbeginsel dwingt er dus de bevoegde overheid toe blijk te geven van een gelijk gedrag in vergelijkbare toestanden, behalve als het verschil van behandeling uitdrukkelijk gerechtvaardigd wordt door de noodzaak om een legitiem doel te bereiken en als de gebruikte middelen evenredig zijn.

Proportionaliteitsbeginsel :

Het proportionaliteitsbeginsel garandeert dan weer het evenwicht tussen de in het algemeen belang nagestreefde doelstellingen en de individuele belangen van de burgers. Zo dient nagegaan te worden of de in het belang van de gemeenschap opgelegde stedenbouwkundige lasten geen gewicht kunnen hebben dat in wanverhouding staat tot het doel van de vergunning waarom de aanvrager verzoekt.

De proportionaliteit wordt bepaald naar gelang van het "aanvullende gewicht" dat het project aan de gemeenschap oplegt, zonder dat het een uitvlucht wordt voor de overheid om aan de lasten te kunnen ontsnappen, die op haar rusten ten einde het gemene goed te waarborgen.

Een ander criterium is dat van de kosten van de stedenbouwkundige last. Zo moeten de kosten van die last een redelijk percentage uitmaken van de kosten van het geheel van de toegelaten werken. Het redelijk karakter moet beoordeeld worden naar gelang van het door de maatregel nagestreefde doel.

Met verwijzing naar artikel 1 van het Wetboek streven de overheden wettig verschillende doelen na : op een duurzame wijze voorzien in de sociale, economische, energetische, patrimoniale en milieubehoefden van de gemeenschap voor een kwalitatief beheer van de leefomgeving, een zuinig gebruik van de bodem en zijn rijkdommen en door het behoud en de ontwikkeling van het cultureel, natuurlijk en landschappelijk erfgoed. Krachtens het proportionaliteitsbeginsel dienen ze op verantwoordelijke wijze en van motieven voorzien de duidelijke onverenigbaarheden van enkele van die doelen tegen elkaar afwegen, met name tussen de maatregelen die nodig zijn om in te spelen op de economische behoeften en welke die onvermijdelijk zijn om te voorzien in de milieubehoefden.

3. Aard van de stedenbouwkundige lasten

a) Opening, opheffing of wijziging van (een) weg(en) :

Het woord "weg" dekt een geheel van elementen dat ruimschoots het begrip berijdbare grondslag van het openbaar domein overtreft.

Het netwerk van wegen moet op die manier aan de behoeften van de verschillende gebruikers (voetgangers, fietsers, individuele voertuigen, voertuigen van de openbare diensten en veiligheidsvoertuigen, openbaar vervoer,...) voldoen en kaderen in een logica van vermazing van de verplaatsingen naar de maatstaven van de wijk, de gemeente of de stad, waarbij zijn statuut wordt bepaald als verbindingstuk, doorvoerwegaanleg, lokale bedieningsweg, weg in een woongebied,...

De overheid moet dus de basisopties en de doelstellingen van het netwerk van wegen verduidelijken. De daarmee overeenstemmende voorzieningen worden opgenomen in een samenhangend geheel met de bebouwde structuur.

Er moet een evenwichtige verdeling komen tussen de verschillende gebruikers van het netwerk van wegen. Het veiligheidsaspect van de uitgevoerde inrichtingen is dus uiterst belangrijk. De aanleg van bijvoorbeeld voetpaden en afgebakende doorgangswegen voor de zachte vervoermiddelen (voetgangers, fietsers,...) zou systematisch moeten plaatsvinden.

Bijkomende maatregelen moeten het gebruik van het openbaar vervoer vergemakkelijken en stimuleren door bijvoorbeeld een bushalte te voorzien ter hoogte van een woonwijk, een geheel van gegroepeerde bouwwerken, gemeenschappelijke woningen, sportcentra en recreatieve centra of schoolinfrastructuren.

Ongeacht of het al dan niet om een bestaande weg gaat, moet het netwerk van wegen een samenhangende en beveiligde vermazing vertonen voor elke gebruiker (bijvoorbeeld : oprichting van een versmalde doorgang, aanleg van voetpaden en verkeersdrempels,...).

Weg voor gemotoriseerde voertuigen :

In dit opzicht mogen er geen nieuwe doodlopende wegen worden aangelegd om elke teruggetrokkenheid van de nieuwe wijken te vermijden. Ze moeten op een samenhangende manier in de bestaande vermazing worden opgenomen en met de zachte vervoermiddelen coëxisteren.

Het is ook niet omdat een bestaande weg niet het voorwerp uitmaakt van de vergunningsaanvraag dat hij niet aan verbeteringsmaatregelen mag onderworpen worden inzake veiligheid.

Er wordt een bijzondere aandacht besteed aan de opzet van de inrichtingen t.o.v. de toegang voor personen met verminderde beweeglijkheid. In dit opzicht moet er verwezen worden naar de algemene regeling betreffende de bereikbaarheid en het gebruik door personen met verminderde beweeglijkheid van ruimten en gebouwen of gedeelten van gebouwen die voor het publiek of voor gemeenschappelijk gebruik bestemd zijn.

De landwegen en landpaden vormen een erfgoed dat bewaard moet worden. De bebouwing langs deze wegen en paden wordt zodanig bedacht dat het tracé, de afmetingen en de omgeving (taluds, hagen,...) ervan in stand worden gehouden, voorzover dat deze instandhouding niet ingaat tegen de samenhang van een globale inrichting.

Er moet een meer doorlatende bedekking worden voorzien voor de wegen, de parkeer- en verkeersterreinen, voor de openbare ruimten; in voorkomend geval, compenserende technieken gebruiken (bijvoorbeeld : draineringsleuven, infiltratiesloten) om de negatieve gevolgen van een te grote ondoorlatendheid van de gronden te verzachten.

"Zachte" mobiliteit :

Elk project moet een specifieke benadering van de veilige zachte vervoermiddelen bevatten. Rekening houdend met het statuut van de wegen en hun rol in het algemeen netwerk moeten de inrichtingen voorbehouden aan voetgangers worden omschreven, met name de voetpaden volgens een afgebakende route.

Bovendien is het ook uiterst belangrijk om deze inrichtingen naar de maatstaven van de wijk of het gemeentelijke grondgebied aan te passen om de continuïteit van de reiswegen voor de verplaatsing naar de openbare voorzieningen of dienstvoorzieningen te waarborgen en in het bijzonder om de intermodaliteit met het openbaar vervoer te bevorderen.

Als blijkt dat een lokale bedieningsweg van de nieuwe wijk niet echt geschikt is voor het openbaar vervoer (en dat de bouw van een bushokje dus niet nodig is), is het dringend noodzakelijk om naar oplossingen te zoeken die een veilige toegang tot deze wijk toelaten via fiets- en voetpaden.

In voorkomend geval is het, rekening houdend met de plaatselijke toestand, als het bebouwingsproject eraan komt lig te eisen voor de aanleg van (een) bushalte(s) en (een) bushokje(s).

Parkeerplaatsen :

Voldoende parkeerplaatsen moeten op het openbaar domein worden aangelegd, niet om het tekort aan vereiste parkeerplaatsen voor de uit te voeren projecten op te vullen, die intrinsiek aan hun behoeften moeten voldoen, maar wel om de bezoekers te ontvangen. Deze parkeerplaatsen moeten niet de enige openbare ruimten zijn en mogen ook niet de groengebieden bezetten.

Bovendien zou het niet verstandig zijn om de stedenbouwkundige lasten voor dergelijke verwezenlijkingen nutteloos te verzwaren terwijl niks zou ondernomen worden om het gebruik van de zachte vervoermiddelen en het openbaar vervoer aan te moedigen.

Technische voorzieningen :

Het geheel van de klassieke rechtverkrijgenden (water, elektriciteit, telefonie,...) moet in de aanleg van de wegen voorzien zijn. De ruimten rond de hoogspanningshuisjes en andere alleenstaande technische gebouwen worden landschappelijk ingericht met het oog op de zorgvuldige integratie ervan in de bebouwde en niet-bebouwde omgeving.

De technische voorwaarden worden bepaald in samenwerking met de beheerders van het openbaar net.

In het kader van de maatregel om het energieverbruik te verminderen voorziet het bestek CCT 310V2000 of elk document dat daarmee gelijkgesteld wordt specifieke maatregelen voor de wegevoorzieningen en, met name, voor de voorzieningen inzake de energiebesparende openbare verlichting. Het opleggen van een energiebesparende openbare verlichting draagt bij tot de besparingsdoelstelling van 20 % van het energieverbruik en de vermindering met 20 % van de broeikasgassen voor 2010, zoals bedoeld in het energie-klimaatpakket. Bij een project voor de opening van een verbindingsweg of wijziging van een tracé van een bestaande verbindingsweg moeten aldus maatregelen inzake de openbare verlichting bedoeld in het bestek of in elk document dat daarmee gelijkgesteld wordt, worden opgelegd als stedenbouwkundige lasten.

b) Aanleg of renovatie van openbare groengebieden :

Rekening houdend met de omvang van het project, met de ligging ervan in een stedelijke of in een landelijke omgeving kan het noodzakelijk blijken om een openbare ruimte aan te leggen zoals een plein, een square, een speel- of ontmoetingsplaats, gelegen in het drukste gedeelte van het project. Deze gezellige ruimte moet worden beschouwd als een drager voor het sociaal leven van de wijk, waarbij de wijk een identiteit wordt verleend.

De opzet van de inrichtingen moet zich aan de context, landelijk of stedelijk, aanpassen en alle elementen bevatten, vereist voor de functie en de landschappelijke integratie: het straatmeubilair, de verlichting, de beplanting, de bodemaanleg (mineraal of plantaardig).

Veel te vaak gebruikt men de onderhoudskost van deze ruimten als argument om er geen in te richten. Het is dringend noodzakelijk om een evaluatie van de beheerswijzen en de kost ervan te vereisen t.o.v. de gemaakte keuzes voor hun verwezenlijking op het terrein. Dit aspect wordt vaak verwaarloosd bij de opzet en vormt later een onaangename verrassing voor de gemeentelijke beheerder die er mee belast is.

c) Uitvoering of renovatie van bouwwerken of openbare of gemeenschappelijke voorzieningen :

Uitvoering van gebouwen, van openbare of gemeenschappelijke voorzieningen :

Het begrip gemeenschappelijke voorziening werd door de Raad van State bepaald. Een gemeenschappelijke voorziening is dus per definitie bestemd om het algemeen belang te bevorderen en moet ten dienste van de gemeenschap gesteld worden, d.w.z. toegankelijk voor iedereen onder redelijke omstandigheden, zelfs als ze door een particulier wordt opgericht en beheerd.

De terreinen die bestemd zijn voor groene ruimten, openbare gebouwen, openbare voorzieningen (culturele centra, kiosken voor hoogspanningshuisjes, parkeerplaatsen, speelpleinen,... enz.) of gemeenschappelijke voorzieningen (kinderdagverblijven of kinderverblijven, recreatieve ruimte,...) worden in deze categorie opgenomen.

Restauratie en valorisatie van het onroerend erfgoed dat op de monumentenlijst of bewaarlijst staat en dat eigendom is van een publiekrechtelijke persoon :

Als het project in een beschermingsomtrek gelegen is van een goed dat op de monumentenlijst of bewaarlijst staat, kan de overheid bijkomende stedenbouwkundige lasten opleggen in verband met de renovatie en valorisatie van het bedoeld goed op het door de overheid niet-gesubsidieerd deel. In dat opzicht biedt het vastleggen van een financiële deelname, als stedenbouwkundige last, de gelegenheid om het programma inzake restauratie of valorisatie van deze gebouwen met erfgoedbelang te financieren. Deze financiële deelname stemt overeen met de uitvoering van de hierboven bedoelde stedenbouwkundige lasten met inachtneming van de proportionaliteit.

d) Elke maatregel gunstig voor het milieu :

Andere inrichtingen bieden de mogelijkheid om de impact van de milieueffecten van het project te verminderen, met name op de mens, de fauna en de flora, de bodem, het water, de lucht, het klimaat en het landschap, de materiële goederen en het cultureel erfgoed, alsook op de interacties tussen bedoelde factoren.

Via haar beslissingsbevoegdheid heeft de overheid op basis van de milieubeoordeling uitgevoerd in het kader van het project, de impact van de effecten ervan op het milieu kunnen evalueren. Met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel kan deze overheid elke maatregel van gemeenschappelijk belang opleggen die het gebruik van de natuurlijke hulpbronnen, de afvalproductie, het gevaar voor vervuiling of hinder verminderen. Er kunnen ook andere maatregelen worden genomen zoals de aanleg van terreinen met planten, van ontspanningsgebieden of van ruimten voor beplantingen.

Energieprestatie van de bebouwing

Naast de energetische maatregelen eigen aan de wegeuitrustingen moeten ook alle maatregelen worden genomen die het energetisch en elektriciteitsverbruik van de ontworpen gebouwen kunnen doen verminderen. De overheid kan op die manier het volgende opleggen: het collectief beheer van verwarmingsinstallaties, het plaatsen van fotovoltaïsche panelen die de gemeenschappelijke gebouwen of het geheel van een deel van het te bouwen of te renoveren geheel moet voorraden of ook nog de openbare verlichting met een laag energieverbruik van een geheel van bouwwerken. Nog steeds onder voorbehoud van het proportionaliteitsbeginsel, laat de installatie van een collectief thermisch of elektrisch systeem ongetwijfeld energiebesparingen toe.

Riolering - vergaarkom :

Over het algemeen moet de riolering zich aanpassen aan de bepalingen van het Waterwetboek, rekening houdend met het algemeen gemeentelijk afwateringsplan en het vastgelegde saneringsplan voor de betrokken saneringsregeling van het stedelijk afvalwater.

De geplande afwateringswerken zowel voor de nieuwe riolen als voor de renovatie van bestaande riolen moeten de voorrang geven aan de aanleg van scheidingsrioleringen eerder dan aan eenheidsrioleringen, behalve uitzondering die behoorlijk gegrond is op technische beperkingen.

De niet-ingegegraven stormbekkens moeten systematisch worden bedacht in de optiek van een landschappelijk stormbeken. Daartoe wordt de directe omgeving van de bekkens behalve de zachte en met gras bezaaide hellingen verbonden met het opvangmilieu door inheemse struikgewassen die een band zullen leggen met de reeds bestaande omliggende plantensoorten.

4. Prioriteiten in de werken

Onder voorbehoud van de nodige arbitrage door de overheden om het evenredigheidskarakter van de op te leggen last te beoordelen, moet de last worden opgelegd die bij voorrang :

1. een betere veiligheid voor de gebruikers kan garanderen;
2. de energieprestatie van de bebouwing kan verbeteren;
3. de "zachte" vervoermiddelen en het openbaar vervoer kan vergemakkelijken;
4. de gemeenschappelijke, ontspannende of gezellige voorzieningen kan laten bouwen of renoveren.
5. Tenlasteneming van de uitvoering van deze lasten

De stedenbouwkundige lasten worden gedragen door de aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning of bebouwingsvergunning. De overheid die de vergunning aflevert, kan de uitvoering van de stedenbouwkundige lasten per fasen opleggen. Daartoe wordt een nauwkeurig tijdschema opgesteld.

De termijn voor de stedenbouwkundige lasten kan verschillend zijn van de termijn voor de uitvoering van de vergunning. Bij gebrek aan duidelijkheid wat de termijn betreft, dient men te verwijzen naar het vervalmechanisme dat voor de stedenbouwkundige vergunning of bebouwingsvergunning voorzien is.

De opleg van stedenbouwkundige lasten betekent automatisch in hoofde van de aanvrager het verschaffen van financiële waarborgen die nodig zijn voor de goede uitvoering ervan. Deze financiële waarborg moet door de aanvrager van de vergunning worden geleverd vóór het begin van de werken i.v.m. het project. Hij moet worden beschouwd als een specifieke last die een bijkomende veiligheid vormt voor de andere lasten, maar waarvan de uitvoering niet vrijstelt van de verplichting om de andere lasten uit te voeren. Het aanleggen van financiële waarborgen moet ervoor zorgen dat de overheid niet zelf, op haar eigen kosten, de lasten moet uitvoeren die de houder van de vergunning niet zou hebben uitgevoerd. Als de opgelegde werken zijn uitgevoerd loopt de overheid geen enkel risico om de tekortkomingen te moeten opvangen. Het aanleggen van de financiële waarborg wordt dus nutteloos.

6. Overdrachtsverklaring van wegen, openbare ruimten, gemeenschappelijke bouwwerken of voorzieningen

Zoals voorzien in artikel 128, § 2, derde lid, van het Wetboek, kan de afgifte van een vergunning worden onderworpen aan een verklaring van de aanvrager waarin hij zich ertoe verbindt de eigendom van wegen, openbare ruimten, openbare of gemeenschappelijke gebouwen of voorzieningen vrij van alle lasten en kosteloos aan de gemeente of het Gewest af te staan. De aanvrager moet instemmen met het principe van de overdracht. De aanleg van de weg moet overeenstemmen met het algemeen bestek voor de opdrachten van wegenbouwwerken alsmede met het (de) technische dossier(s) eigen aan de bedoelde weg. Deze aanleg moet het voorwerp uitmaken van een oplevering van de werken opgesteld door de bevoegde overheid.

7. Conclusie

De beslissende overheid kan zelf beslissen over de opportuniteit om een last op te leggen, over de aard en de omvang ervan, de termijn voor de verwezenlijking of ook nog het bedrag van de financiële waarborg met inachtneming van het gelijkheids- en proportionaliteitsbeginsel.

In het geval van een individuele handeling zal haar beslissing uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd t.o.v. de reglementering betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Deze omzendbrief is van toepassing op 1 januari 2010 voor de aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen van groepen van bouwwerken en om bebouwingsvergunningen.

Voor de andere vergunningsaanvragen is deze omzendbrief van toepassing op de dag van de inwerkingtreding van het decreet tot wijziging van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, het decreet van 11 maart 1999 betreffende de milieuvergunning en het decreet van 11 maart 2004 betreffende de ontsluitingsinfrastructuur voor economische bedrijvigheid.

De vergunningsaanvraag waarvan het bericht van ontvangst deze data voorafgaat, wordt verder behandeld volgens de vóór die data vigerende bepalingen.

Deze omzendbrief wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Namen, 20 mei 2009.

De Minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling,
A. ANTOINE

ORDRES DU JOUR — AGENDA'S

PARLEMENT FRANCOPHONE BRUXELLOIS

[2009/20062]

Séance plénière

Vendredi 4 décembre 2009, à 9 h 30 m et 14 h 30 m

Salle des séances plénières du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
rue du Lombard 69, à 1000 Bruxelles

Ordre du jour

1. Communications.
 2. Proposition de modification du statut du personnel du Parlement francophone bruxellois.
- Rapporteur : M. Michel Colson.
- Discussion générale.
- Examen de l'article unique.