



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

Compte rendu intégral

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**RÉUNION DU
MERCREDI 8 FÉVRIER 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 8 FEBRUARI 2006**

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	4	INTERPELLATIES	4
- de M. Jacques Simonet	4	- van de heer Jacques Simonet	4
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la politique portuaire".		betreffende "het havenbeleid".	
- de Mme Martine Payfa	4	- van mevrouw Martine Payfa	4
à M. Charles Picqué, 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,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le réaménagement du Ring de Bruxelles et les conséquences pour la Région bruxelloise".		betreffende "de heraanleg van de Brusselse Ring en de gevolgen ervan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	7	<i>Bespreking – Spreker : de heer Pascal Smet, minister.</i>	7

- de Mme Carla Dejonghe	9	- van mevrouw Carla Dejonghe	9
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "le réaménagement de la zone du canal entre la place Saintelette et la Porte de Ninove".		betreffende "de heraanleg van de Kanaalzone tussen het Sainteletteplein en de Ninoofsepoort".	
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	12	<i>Bespreking – Spreker: de heer Pascal Smet, minister.</i>	12
- de Mme Marie-Paule Quix	15	- van mevrouw Marie-Paule Quix	15
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la journée d'étude 'Rail Meets Road'".		betreffende " de studiedag 'Rail Meets Road'".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Denis Grimberghs, M. Pascal Smet, ministre.</i>	16	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Denis Grimberghs, de heer Pascal Smet, minister.</i>	16
QUESTIONS ORALES	22	MONDELINGE VRAGEN	22
- de Mme Marie-Paule Quix	22	- van mevrouw Marie-Paule Quix	22
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le stationnement des poids lourds".		betreffende "de geparkeerde vrachtwagens".	

<p>- de M. Frederic Erens 25</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les adaptations éventuelles de nos voiries régionales et nos voiries de pénétration".</p>	<p>- van de heer Frederic Erens 25</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,</p> <p>betreffende "de mogelijke aanpassingen van onze gewestwegen/invalswegen".</p>
<p>- de Mme Els Ampe 28</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le stationnement en zone bleue autour de l'hôpital Brugmann".</p>	<p>- van mevrouw Els Ampe 28</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,</p> <p>betreffende "de blauwe parkeerzone aan het Brugmannziekenhuis".</p>
<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 32</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les prix des billets STIB-TEC lors des hausses de pollution".</p>	<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 32</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de prijs van een MIVB-TEC-biljet bij sterke verontreiniging".</p>

*Présidence de M. Willy Decourty, premier vice-président.
Voorzitterschap: de heer Willy Decourty, eerste ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant " la politique portuaire ".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME MARTINE PAYFA

À M. CHARLES PICQUÉ, 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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKE-KANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het havenbeleid".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

EN TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

concernant "le réaménagement du Ring de Bruxelles et les conséquences pour la Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à Mme Payfa.

Mme Martine Payfa.- Le 24 novembre 2004, j'ai déjà eu l'occasion d'interpeller le gouvernement après avoir appris par la presse que deux bureaux d'études avaient rendu un rapport intermédiaire sur une réorganisation complète du Ring Est de Bruxelles. A cette époque, le ministre de la Mobilité me répondait qu'il était trop tôt pour que le gouvernement prenne position, dans la mesure où les études n'étaient pas clôturées. Il me faisait également part des principaux objectifs du projet, visant à traiter le Ring de Bruxelles comme un ensemble cohérent privilégiant, entre autres, les mesures d'accompagnement en faveur des transports publics, les équipements cyclistes, le respect de la hiérarchie du réseau routier, la limitation de la congestion et le respect de l'environnement.

Le ministre pourrait-il m'indiquer l'état d'avancement du dossier ? Les études ont-elles été clôturées ? Dans l'affirmative, quelle est la position du gouvernement bruxellois sur le sujet, plus d'une année après ma première demande d'éclaircissements ?

Aujourd'hui, c'est la mobilité au sud de Bruxelles qui est en chantier avec l'annonce de la volonté de la Région flamande de fermer l'avenue Dubois, située sur le territoire de la commune de Hoeilaert. Cette artère relie le pont de Groenendaal à la Petite Espinette, et donc à toute une partie de la périphérie de Bruxelles. Elle constitue également un accès au sud de la Région bruxelloise et, plus particulièrement à Uccle.

Repenser le Ring Sud et, de manière plus générale, les problèmes de mobilité et de saturation, est une entreprise considérable, complexe, et peut certes être une très bonne chose. Lorsqu'il s'agit de toucher aux infrastructures situées aux abords de notre Région, celle-ci se trouve concernée au plus haut point. Le nombre important de navetteurs pénétrant dans ou quittant Bruxelles chaque jour,

betreffende "de heraanleg van de Brusselse Ring en de gevolgen ervan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Op 24 november 2004 heb ik de regering reeds geïnterpelleerd over een tussentijds rapport van twee studie bureaus over een volledige herorganisatie van de oostelijke Ring. De toenmalige minister zei dat de regering geen standpunt kon innemen voor de volledige studie afgerond was. Het project wilde van de Ring een coherent geheel maken met begeleidingsmaatregelen ten voordele van het openbaar vervoer, fietsinrichtingen, versterken van de hiërarchie van het wegennet, minder files en meer zorg voor het milieu.*

Is de studie ondertussen afgerond? Wat is het standpunt van de Brusselse regering?

Op dit ogenblik wordt er vooral gewerkt aan de mobiliteit ten zuiden van Brussel. Het Vlaams Gewest wil de Duboislaan in Hoeilaart afsluiten. Die verbindt de brug van Groenendaal met de Kleine Hut en dus met een heel deel van de Brusselse rand. Ze geeft ook toegang tot het zuiden van het Brussels Gewest, meer bepaald tot Ukkel.

De zuidelijke Ring herorganiseren is een enorme en complexe taak. Ons gewest is betrokken partij, wanneer er gewerkt wordt aan de infrastructuur in de onmiddellijke omgeving ervan. Door het groot aantal pendelaars kan de sluiting van deze weg grote gevolgen hebben voor de levenskwaliteit van de Brusselaars.

De Vlaamse minister van Openbare Werken stelt dat beslist werd de laan te sluiten van zaterdagavond tot zondagavond na klachten van wandelaars en fietsers over geluidsoverlast en na enkele zware verkeersongevallen.

De Brusselse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft verklaard dat de sluiting van de Duboislaan in de toekomst mogelijk niet tot zondag beperkt zou blijven. Die mogelijkheid wordt

combinée avec la fermeture de cette voie, peut engendrer des conséquences importantes pour la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois et reporter ailleurs les nuisances que l'on veut supprimer ici.

Dans une réponse à une question écrite du député flamand Christian Van Eycken, le ministre flamand des Travaux publics, Kris Peeters, a expliqué qu'il avait été décidé de fermer l'avenue Dubois du samedi soir à 22 heures au dimanche soir à 20 heures, à la suite de plaintes de promeneurs et de cyclistes concernant l'augmentation des nuisances sonores, et à la suite d'accidents graves qui s'y produisent généralement dans la nuit du samedi au dimanche.

Le ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics a déclaré dans la presse le 21 octobre 2005 que la fermeture de l'avenue Dubois pourrait ne pas se limiter au dimanche. Cette éventualité pourrait être mise en application sur la base du résultat de comptages effectués sur les routes alternatives, comme la drève de Lorraine ou la chaussée de La Hulpe en collaboration avec les zones de police concernées. Cette opération de comptage a été répétée trois mois plus tard lors d'une fermeture effective de l'avenue. Il faut noter qu'à ce jour, l'avenue Dubois n'est toujours pas fermée.

Pour ma part, il me paraît utile d'effectuer également des comptages sur la chaussée de Waterloo, qui peut également constituer une alternative en cas de fermeture totale de l'avenue Dubois.

Dans sa réponse, le ministre flamand parle également de concertation avec les communes et zones de police concernées. Mais il ne parle jamais de concertation avec la Région bruxelloise. Or, il existe un Accord de Principe, conclu le 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région bruxelloise, organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité. En vertu de cet accord, un comité de coordination, au sein duquel sont représentés les administrations et cabinets régionaux, est censé se pencher sur ce genre de problèmes.

La problématique du Ring de Bruxelles dépasse

overwogen op basis van tellingen van het aantal voertuigen op alternatieve wegen als de Lorrainedreef.

Volgens mij zou het ook nuttig zijn om het aantal voertuigen te tellen op de Waterloolaan, want die kan ook als alternatief voor de Duboislaan dienen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit zegt dat hij bereid is om te overleggen met de betrokken gemeenten en politiezones, maar hij zegt niets over het Brussels Gewest. Nochtans hebben het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest op 10 juni 1998 een principeakkoord afgesloten om samen te werken als er gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen zijn.

De problemen met de Ring hebben niet enkel met mobiliteit te maken. De Ring ligt weliswaar op Vlaams grondgebied, maar hoort bij de economische invloedssfeer van Brussel. Bijgevolg eisen we dat het Brussels Gewest inspraak krijgt in de plannen met de Ring. Op langere termijn moet er een Brusselse stadsgemeenschap komen, want de sociaal-economische invloedssfeer van Brussel beperkt zich niet tot de 19 gemeenten.

Werd het Brussels Gewest geraadpleegd door het Vlaams Gewest?

Wat zijn de resultaten van de tellingen? Hoe staat het met de onderhandelingen met de gemeenten en politiezones? Voor zover ik weet, is het laatste verslag van de technische vergaderingen nog altijd niet aan de politiezones bezorgd.

In zijn antwoord op een mondelinge vraag van 26 oktober 2005 zei de minister van Mobiliteit dat de directie Wegen bijkomend onderzoek voert naar de gevolgen van de heraanleg van de Ring op het Brusselse wegennetwerk. Zijn de resultaten al bekend?

largement le problème de la mobilité. Le Ring, qui se retrouve institutionnellement sur le territoire de la Région flamande, est en réalité dans la région économique de Bruxelles. Ce qui nous amène par conséquent à exiger que la Région bruxelloise soit pleinement associée à cette problématique et, à terme, à repenser les limites de Bruxelles et à créer enfin cette communauté urbaine qui tiendrait compte des réalités socio-économiques de la Région bruxelloise, qui ne peut raisonnablement se limiter aux dix-neuf communes.

La Région bruxelloise a-t-elle été consultée par la Région flamande ? Un comité de coordination a-t-il été mis en place ? Quel est le rôle joué par la Région bruxelloise dans le cadre de ce dossier ? Quelles sont ses compétences et les limites de celles-ci ? De quelle manière la Région bruxelloise compte-t-elle défendre les intérêts des Bruxelloises et des Bruxellois ?

Compte tenu de ce qui a été développé ci-dessus, mon interpellation vise également à connaître les résultats des comptages effectués, la pertinence du choix des zones faisant l'objet de tels comptages, ainsi que les conclusions de la concertation organisée avec les communes et les zones de police. A ma connaissance, le dernier procès verbal des réunions techniques n'a d'ailleurs toujours pas été envoyé aux zones de police.

Enfin, dans une réponse à une question orale du 26 octobre dernier, le ministre de la Mobilité annonçait que : "La direction des voiries fait des analyses complémentaires pour étudier de manière plus détaillée les effets de ce réaménagement du Ring sur les voiries de la Région". Qu'en est-il aujourd'hui du résultat de ces analyses ? Le ministre annonçait également qu'il disposerait, début 2006, d'informations précises sur les effets des mesures proposées dans le cadre du réaménagement du Ring. Qu'en est-il ? Quelles sont les conclusions de ces analyses ?

Discussion

M. le président.- La réponse est donnée par le ministre Pascal Smet.

Bespreking

De voorzitter.- Het antwoord wordt gegeven door minister Pascal Smet.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude flamande portant sur les objectifs à réaliser pour le Ring Est est bientôt terminée. Cette étude doit indiquer les aménagements qu'il conviendrait d'effectuer pour améliorer la sécurité routière, favoriser l'écoulement du trafic (avec une attention particulière pour la circulation des véhicules de transport en commun), améliorer les liaisons cyclistes, et assurer une meilleure qualité de vie pour les riverains. Les services et organismes régionaux cités ci-après ont suivi l'étude et son avancement avec attention, en participant régulièrement aux réunions du groupe de pilotage. Il s'agit de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles. A l'exception de l'IBGE, ils sont également tous représentés - de façon soit effective, soit consultative - au sein du comité de coordination de l'Accord de Principe, qui fait régulièrement rapport sur l'état d'avancement de cette étude.

J'ai déjà eu l'occasion d'expliquer devant cette commission que, depuis quelques mois, ce comité de coordination de l'Accord de Principe fonctionne à nouveau. Les quelques retards de concertation constatés par le passé ne se reproduiront plus.

L'étude portant sur les objectifs à réaliser indique une situation souhaitable sur laquelle s'accordent les intéressés. Si l'on veut réaliser concrètement les aménagements du Ring, les différentes législations et réglementations doivent être respectées. On peut évoquer par exemple la directive européenne Habitat pour la Forêt de Soignes, l'Accord de Coopération de 1991 entre les trois Régions, relatif à la gestion du Ring, ou encore la législation bruxelloise sur l'octroi de permis d'urbanisme pour les aménagements à effectuer sur le territoire régional.

La Région est donc habilitée à vérifier si les projets du gestionnaire des routes flamand sont compatibles avec sa législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement. Le Ring n'est pas situé sur le territoire de la Région et cette dernière ne participe pas au financement des

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Vlaamse studie over de Ring Oost is bijna voltooid. Die studie moet uitwijzen welke wijzigingen moeten worden doorgevoerd om de verkeersveiligheid, de doorstroming (ook van het openbaar vervoer), de fietsverbindingen en de levenskwaliteit van de omwonenden te verbeteren. Het BUV, het BROH, het BIM en de MIVB volgen de studie van nabij. Met uitzondering van het BIM zijn ze ook vertegenwoordigd in het coördinatiecomité van het principeakkoord, dat regelmatig verslag uitbrengt over de voortgang van de studie.*

De doelstellingen houden rekening met een wenselijke situatie waarover alle betrokkenen het eens zijn. Bij aanpassingen van de Ring moeten de verschillende regelgevingen worden nageleefd. Ik denk bijvoorbeeld aan de Europese habitat-richtlijn voor het Zoniënwoud of het samenwerkingsakkoord van 1991 tussen de drie gewesten over het beheer van de Ring.

Het gewest kan dus nagaan of de projecten van de Vlaamse wegbeheerder in overeenstemming zijn met de wet, maar aangezien de Ring zich niet bevindt op het grondgebied van het Brussels Gewest, kunnen we een eventuele weigering van de bouwvergunning niet als wapen achter de hand houden. Overlegmogelijkheden zijn er daarentegen te over. Vlaams minister Kris Peeters heeft mij enkele weken geleden overigens bevestigd dat er over elke beslissing overleg zal worden gepleegd.

Het Vlaams Gewest heeft nog geen enkele beslissing genomen. Langs Brusselse kant hebben we eigen simulaties uitgevoerd in het kader van het tweede Irisplan. Ik zal het verslag normaalgezien begin maart aan de regering voorleggen. Op basis daarvan zullen we een standpunt innemen.

investissements. Dès lors, nous ne disposons pas de l'arme du refus de permis de bâtir, mais les méthodes de concertation ne manquent pas. Kris Peeters lui-même, le ministre flamand des Travaux publics, m'a encore confirmé il y a quelques semaines que la décision sera, quoi qu'il en soit, précédée d'une concertation.

La division 'Bos en Groen', à qui revient la décision au niveau flamand, a confirmé à mes collaborateurs qu'aucune décision n'est prise dans ce dossier. De plus, de notre côté à Bruxelles, nous avons étudié les données au travers de simulations propres dans le cadre de l'enquête Iris II. Nous ne nous contentons pas des simulations de la Région flamande. Notre rapport devrait être prêt début mars et sera soumis à discussion au gouvernement. C'est une question de semaines, car le rapport sur les simulations annoncées est en cours de rédaction.

Bref, aucune décision n'est prise par la Région flamande. Nous restons attentifs et attendons le rapport bruxellois, qui est imminent. Nous prendrons ensuite position sur cette base.

M. le président.- La parole est à Mme Payfa.

Mme Martine Payfa.- Je note que l'étude sera disponible début mars. Tiendrez-vous le parlement au courant de la position du gouvernement bruxellois quant à la fermeture de l'avenue Dubois ?

M. Pascal Smet, ministre.- Dès que le gouvernement bruxellois aura pris une décision, elle sera communiquée soit par la presse, soit par voie officielle. Elle sera rapidement connue : vers la mi-mars.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martina Payfa (in het Frans).- *In maart is de studie beschikbaar. Zult u het parlement op de hoogte houden van het regeringsstandpunt over de sluiting van de Duboislaan?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Midden maart zal de regering haar standpunt bekend maken.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "le réaménagement de la zone
du canal entre la place Saintelette et la
Porte de Ninove".**

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais)*.- *La revitalisation du quartier Dansaert s'étend à la zone du canal. Alors que des particuliers y investissent de plus en plus, la Région bruxelloise et la Ville de Bruxelles ne suivent pas le mouvement, surtout en termes de mobilité.*

Depuis 1990, la zone du canal est l'objet de questions à cet égard. De nombreux riverains se plaignent des sérieux problèmes de mobilité observés entre la Porte de Ninove et la place Saintelette, lesquels engendrent insécurité et difficultés de stationnement.

En 2004 déjà, Sven Gatz demandait s'il existait des projets de réaménagement de la zone du canal. En effet, en 2003, l'un d'eux s'était finalement révélé irréalisable. Depuis, il n'y a rien de concret, alors que des montants ont été engagés par le passé pour l'exécution de travaux.

Qu'en est-il de ces projets ? En 2004, le ministre compétent de l'époque, Jos Chabert, annonçait bien un réaménagement mais il invoquait l'obstacle du prix: 17 millions d'euros.

Le ministre allait exiger davantage de moyens pour cette réalisation. En 2004, il annonçait que la nouvelle étude était en cours et que les travaux débuteraient en 2005.

L'étude commandée par votre prédécesseur en mars 2004 est-elle terminée ? Quels en sont les résultats ? Les habitants sont impatients, avec raison. L'absence de réaménagement de la zone du canal fait en sorte que le centre de Bruxelles, notamment les boulevards de Dixmude et d'Ypres, est encombré de poids lourds qui n'ont rien à faire

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de heraanleg van de
Kanaalzone tussen het Sainteletteplein en
de Ninoofsepoort".**

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De heropleving van de Dansaertwijk breidt uit. Tijdens de afgelopen jaren zijn er steeds meer jonge mensen in de Kanaalzone komen wonen. Er werd veel geïnvesteerd door particulieren, maar niet door het Brussels Gewest of de stad Brussel, en ik heb het dan vooral over het mobiliteitsbeleid. Bijgevolg zijn er al jaren grote problemen in dit verband in en rond de Kanaalzone.

Men is er zich al langer van bewust dat er iets moet veranderen, maar voorlopig is er nog niet veel gebeurd. Sinds 1990 worden er al vragen gesteld over de Kanaalzone. Veel buurtbewoners klagen over de ernstige mobiliteitsproblemen tussen de Ninoofsepoort en het Sainteletteplein, die aanleiding geven tot verkeersonveiligheid en parkeerproblemen.

In 2004 vroeg Sven Gatz reeds of er plannen bestonden voor een heraanleg van de Kanaalzone. In 2003 was er immers een project uitgewerkt dat om allerlei redenen onuitvoerbaar bleek te zijn en een stille dood stierf. Inmiddels zijn er twee jaren verstreken zonder dat er iets concreets is gebeurd. Nochtans werden in het verleden reeds bedragen vastgelegd voor de uitvoering van de werken. In 2003 was dat 25.000 euro, in 2004 ging het om 10,5 miljoen.

Hoe zit het met die plannen? In 2004 antwoordde de toenmalige minister van Openbare Werken, Jos Chabert, dat er een heraanleg zou komen, maar dat de kostprijs van 17 miljoen euro een struikelblok was.

De minister zou meer geld vragen voor de uitvoering. In 2004 zei hij dat de nieuwe studie aan

dans le centre ville.

Les trottoirs y sont constamment occupés par des poids lourds et des camionnettes qui chargent ou déchargent des marchandises. Ces axes sont utilisés comme raccourcis. Les habitants qui se sont établis ces dernières années dans la zone du canal se sentent roulés. Certaines choses sont de la compétence de la Ville de Bruxelles, mais le problème nécessite une approche globale. La fermeture annoncée d'une série de commerces de gros résoudra peut-être le problème mais ceci n'est évidemment pas l'objectif visé.

Le réaménagement s'est heurté par le passé à une collaboration difficile entre la Région, la Ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek. Pour mieux maîtriser le trafic de transit, il faudrait le faire passer des deux côtés du canal. La commune de Molenbeek a pourtant refusé le trafic de transit sur son territoire, alors que l'artère est clairement régionale.

Le réaménagement complet de la zone du canal signifie qu'il faut investir dans l'état des rues, mais aussi qu'il faut, à partir du Ring, dissuader les poids lourds de traverser le centre ville. Le BILC joue un rôle important dans cette perspective. Le plan de circulation entre la porte de Ninove et la place Saintelette doit être amélioré pour garantir la qualité de vie des quartiers environnants.

Rendre le centre inaccessible aux poids lourds serait un pas dans la bonne direction.

Que s'est-il passé avec les montants précédemment inscrits au budget ? Sont-ils toujours destinés au réaménagement de la zone du canal ou ont-ils été transférés à d'autres projets ? Des montants supplémentaires ont-ils été libérés pour ce réaménagement ? Quelles sont les raisons de ce nouveau retard qui fait que les travaux n'ont pas pu débuter en 2005 ? Y a-t-il déjà eu une concertation avec la Ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek afin de résoudre les problèmes de mobilité dans et aux alentours de la zone du canal ? Que ferez-vous pour repousser les poids lourds hors du centre-ville ? Quand la zone du canal sera-t-elle enfin réaménagée ?

de gang was en dat de werken zouden starten in 2005. Dat is intussen nog steeds niet gebeurd.

Werd de studie die uw voorganger in maart 2004 bestelde uiteindelijk afgerond en wat zijn de resultaten ervan? De buurtbewoners zijn erg ongeduldig en terecht. Het uitblijven van de heraanleg van de Kanaalzone zorgt ervoor dat het centrum van Brussel en straten zoals de Diksmuide- en de Ieperlaan zeer veel vrachtvervoer te verwerken krijgen. Zwaar vrachtvervoer hoort niet thuis in het centrum van Brussel.

In deze straten is er bovendien nauwelijks nog sprake van voetpaden. Die worden voortdurend ingenomen door ladende en lossende vracht- en bestelwagens. Veel bewoners die zich de laatste jaren in en rond de Kanaalzone gevestigd hebben, voelen zich daardoor bekocht. Uiteraard zijn sommige zaken een bevoegdheid van de stad Brussel, maar er is een globale aanpak van het probleem nodig. Het gaat trouwens niet alleen om laden en lossen. Die straten worden ook gebruikt als sluiptwegen. Als het klopt dat een aantal groothandels zal sluiten, zal het probleem misschien op die manier opgelost worden, maar dat kan niet de bedoeling zijn.

Een ander probleem dat in het verleden de heraanleg van de Kanaalzone in de weg stond, was de moeilijke samenwerking tussen het gewest, de stad Brussel en de gemeente Molenbeek. Een mogelijkheid om de mobiliteitsstromen beter te beheersen, is om het transitverkeer over twee kanten te laten verlopen. De gemeente Molenbeek wou echter geen transitverkeer op haar grondgebied. Het ging hier nochtans over een gewestweg.

De volledige heraanleg van de Kanaalzone betekent dat er in de staat van de straten geïnvesteerd moet worden, maar ook dat het zware vrachtverkeer al vanaf de grote Ring rond Brussel moet worden afgeraden om via het centrum de stad te doorkruisen. Daarin speelt het BILC-centrum een belangrijke rol. De verkeerssituatie tussen de Ninoofsepoort en het Sainteletteplein moet verbeteren om de leefbaarheid van de omliggende wijken te garanderen. Het is een probleem wanneer zwaar vrachtvervoer dag en nacht probeert om via een kortere weg door het centrum haar bestemming

te bereiken.

Het centrum ontoegankelijk maken voor zwaar vrachtverkeer zou een stap in de goede richting zijn.

Wat is er ondertussen met het voorziene en begrote geld gebeurd? Is het nog steeds vastgelegd voor de heraanleg van de Kanaalzone of werd het overgeheveld naar andere projecten? Werd er nog extra geld vrijgemaakt voor de heraanleg van de Kanaalzone, zoals minister Chabert in 2004 verklaarde te zullen doen? Wat is de reden van de nieuwe vertraging die ervoor zorgde dat de werken in 2005 niet van start konden gaan? Is er al overleg gepleegd met de stad Brussel en de gemeente Molenbeek om de mobiliteitsproblemen in en rond de Kanaalzone op te lossen? Wat zult u doen om het zware vrachtvervoer uit de binnenstad te weren? Wanneer zal de Kanaalzone eindelijk worden heraangelegd?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En tant que riverain, je connais bien la situation, mais cela ne peut pas influencer ma position dans ce dossier.*

En 2004, le budget initialement prévu s'élevait à 10.541.404,58 euros, mais il a été augmenté à 18.200.000 euros dans le cadre de l'avenant n°9 de Beliris. En 2005, 137.058,64 euros et 4.000.000 euros ont été investis pour l'étude et pour la rénovation des voies de la STIB. Il reste donc 14.062.941,36 euros qui seront consacrés au réaménagement évoqué.

Le dossier est scindé en deux parties. La première concerne exclusivement la zone aux alentours de la porte de Ninove. Le SPF Mobilité et Transport réalise actuellement une étude de projet. Durant l'été 2005, mon cabinet, la Ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek et Beliris, ont développé de nouvelles pistes de réflexion. Un comité d'accompagnement se réunira en mars 2006 afin de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- U weet wellicht dat ik als buurtbewoner de situatie erg goed ken maar dat mag mijn standpunt in het dossier geenszins beïnvloeden.

Wat uw eerste vragen betreft: in 2004 bedroeg de vooruit berekende begroting 10.541.404,58 euro. Dit bedrag werd vermeerderd tot 18.200.000 euro in het kader van bijakte nr.9 bij Beliris. De totale geplande begroting bedraagt dus 18.200.000 euro. In 2005 werden 137.058,64 euro en 4.000.000 euro vastgelegd, respectievelijk voor de studie en de vernieuwing van de sporen van de MIVB. In 2004 heeft men de sporen in het midden van de weg vernieuwd. Er blijft dus een bedrag van 14.062.941,36 euro over, dat aan de heraanleg zal worden besteed.

Het dossier is in twee delen opgesplitst. Het eerste deel heeft uitsluitend betrekking op de zone rond de Ninoofsepoort. Momenteel loopt er een ontwerpstudie bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. In

développer une de ces pistes. Les plans d'origine seront fondamentalement revus.

La deuxième partie du dossier concerne l'ensemble des quais entre la porte de Ninove et la place Saintelette. Je ne suis pas parvenu à un accord avec Beliris, la commune de Molenbeek et la Ville de Bruxelles à propos des plans existants, principalement pour des raisons urbanistiques et de mobilité. Afin de trancher, un test sera prochainement réalisé : le site propre du tram du côté bruxellois sera rendu infranchissable et exclusivement réservé aux trams, taxis et bus. L'objectif de ce test est d'examiner si la capacité de l'axe ainsi modifié est suffisante pour le trafic automobile.

Le réaménagement du centre (boulevards, places Rogier et de la Constitution) risque d'accroître la circulation le long de la petite ceinture ouest. Pour réduire la circulation automobile à la fois dans le centre ville et sur la petite ceinture, il nous faudrait paralyser le trafic en permanence.

Il est fondamental que ces dossiers soient associés. Le test programmé cet été permettra de concevoir de nouveaux plans et l'aménagement du site propre du tram. Les plans initiaux prévoyaient de l'installer le long du canal.

Il est en effet question de retard dans les travaux. Mais retarder un chantier me paraît préférable à des réaménagements hâtifs, générant à long terme des problèmes qui pourraient se révéler insurmontables.

J'ai répondu à la quatrième question : les résultats de la phase d'essai relative à la section petite ceinture-canal, planifiée pour le printemps 2006, permettront d'adapter les plans si nécessaire. Nous espérons introduire une demande de permis d'urbanisme fin de cette année pour entamer les travaux en 2007.

Ceux-ci seront menés en coordination avec le réaménagement des boulevards centraux et de la place Rogier. Il s'agit de travaux publics d'envergure dont l'impact sera considérable sur la circulation dans la ville.

L'étude relative à la section Porte de Ninove est

de zomer van 2005 heeft mijn kabinet nieuwe denksporen ontwikkeld samen met de stad Brussel, de gemeente Molenbeek en Beliris. Een begeleidingscomité zal in maart 2006 bijeenkomen om één van die denksporen verder uit te werken. De oorspronkelijke plannen zullen grondig worden herzien.

Het tweede deel van het dossier heeft betrekking op alle kaaien tussen de Ninoofsepoort en het Sainteletteplein, zowel aan Molenbeekse als aan Brusselse zijde. Over de bestaande plannen kwam ik niet tot een akkoord met Beliris, de Stad Brussel en de gemeente Molenbeek, vooral om stedenbouwkundige en mobiliteitsredenen. Om de knoop door te hakken zal eerstdaags een test van start gaan. De middenberm van de centrale trambedding aan Brusselse zijde zal worden afgeschermd zodat hij niet langer overschrijdbaar is. In principe bestaat er een akkoord tussen de stad Brussel en het gewest en zal de middenberm uitsluitend worden voorbehouden voor trams, taxi's en bussen die er eventueel zouden passeren. De bedoeling van deze testfase is na te gaan of het huidige debiet voor autoverkeer op deze grootstedelijke vervoersas voldoende is.

Het belangrijkste uitgangspunt is dat dit een deel is van de Kleine Ring. Wanneer we de centrale lanen, het Rogierplein en het Grondwetplein zullen heraanleggen in het centrum, zal er meer verkeer langs de Centrumring West verlopen. Je kan moeilijk minder autoverkeer hebben in het centrum van de stad en tevens minder autoverkeer op de Kleine Ring. Daarvoor zouden we al het verkeer permanent moeten blokkeren.

Ondertussen werden deze dossiers aan elkaar gekoppeld en dat is erg belangrijk. Daarom zullen we nu een test uitvoeren en zien wat het effect is. Die test zou normaal moeten duren tot de zomer en op basis van de resultaten zullen er nieuwe plannen worden uitgetekend en zal ook beslist worden of de trambedding al dan niet in het midden van de baan komt. Zoals in de eerdere plannen was vooropgesteld, moet ze immers naar de kant van het kanaal lopen.

Ik ben het met u eens: er is inderdaad sprake van vertraging. Het gaat hier echter om een cruciale heraanleg, die heel belangrijk is voor de mobiliteit

prévue cette année. Nous espérons introduire un permis d'urbanisme fin de cette année pour effectuer les travaux en 2007.

La planification du réaménagement est concrètement liée au test, aux plans, et doit aussi être coordonnée avec les travaux relatifs aux boulevards centraux et à la place Rogier.

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Je suis heureuse de voir que le dossier est en bonne voie. Qu'advient-il de la passerelle pour les piétons, dont il était question ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce plan est toujours d'actualité. L'objectif est de relier l'arrêt de tram de la rue Dansaert à la station de métro Comte de Flandre. Il s'agit cependant d'un élément isolé dans un projet global que je souhaite considérer dans son ensemble.*

- *L'incident est clos.*

en de leefbaarheid van de stad. Ik wil dan ook liever een paar maanden langer wachten, in plaats van iets aan te leggen dat misschien aantrekkelijker overkomt op het eerste zicht, maar ons allicht over een aantal jaren voor onoverkomelijke problemen zou stellen.

Op de vierde vraag heb ik eigenlijk al geantwoord. Op dit moment is de timing als volgt; de testfase voor het deel 'Kleine Ring-kanaal' is gepland voor het voorjaar 2006. Op basis van de resultaten zullen de plannen al dan niet aangepast worden. We hopen voor het einde van dit jaar een stedenbouwkundige vergunning te kunnen aanvragen, zodat we in 2007 de werken kunnen uitvoeren. Die werken moeten ook gecoördineerd worden met de heraanleg van de centrale boulevards en van het Rogierplein. Het gaat hier immers over heel belangrijke openbare werken die een aanzienlijke impact zullen hebben op de verkeerssituatie in deze stad.

De studie over het deel van de Ninoofsepoort loopt dit jaar. Ook voor die werken hopen we eind dit jaar een vergunning aan te vragen om ze in 2007 uit te voeren. Ik herhaal echter dat de concrete planning zal gebeuren afhankelijk van de test, de plannen en ook de coördinatie met de werken aan de centrale lanen en het Rogierplein.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik ben blij dat er zichtbaar wat schot in de zaak komt. Op zeker moment was er ook sprake van een voetgangersbrug. Komt die er nog steeds of is dat plan ook afgevoerd?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, dat plan is nog steeds geldig. Het is de bedoeling om de tramhalte iets voorbij de Dansaertstraat te verbinden met het metrostation Graaf van Vlaanderen, om een overstap te vergemakkelijken. Het gaat echter om een geïsoleerd element uit een globaal project dat ik liever als een geheel behandel.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME MARIE-PAULE QUIX

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la journée d'étude 'Rail Meets Road'".

M. le président.- La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- *Le 19 janvier 2006 a eu lieu la journée d'étude 'Rail Meets Road' dans le cadre du Salon de l'Auto. Des représentants du monde politique, des sociétés de transport public, des usagers et des employeurs se sont penchés sur les problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles. Le problème est considérable et a un coût économique.*

Les autorités ont joué l'atout du transport en commun. Elles veulent résorber une partie des embouteillages grâce au réseau express régional (RER), développé dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles. Parallèlement, la société de transport De Lijn nourrit de grands projets pour le Brabant flamand.

Néanmoins, différents congressistes ont martelé sur le fait que les transports en commun ne sont pas la panacée. La FEB et la Febiac ont appelé à des mesures d'investissement pour le trafic automobile. Elles ont décrit un scénario catastrophe et ont écorché en passant la gratuité des transports publics. Bref, les visions et les intérêts divergent.

De plus, l'un des participants a souligné que le problème de la mobilité ne concerne pas uniquement les acteurs de la mobilité, mais que Bruxelles, avec ses compétences disséminées à travers 19 communes et une Région, nécessite aussi un remaniement institutionnel. Aucune des personnes présentes n'a jugé bon de réagir, à l'exception de M. de Donnea.

Il a parlé en son nom propre et a donné sa vision du futur développement institutionnel de Bruxelles.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende " de studiedag 'Rail Meets Road'".

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Op 19 januari 2006 vond op het autosalon de studiedag "Rail Meets Road" plaats. Het gaat om een belangrijk initiatief: dagelijks worden we geconfronteerd met de Brusselse verkeersproblemen. Vertegenwoordigers van de overheid, de openbare vervoersmaatschappijen, de weggebruikers en de werkgevers bogen er zich over het mobiliteitsprobleem in en rond Brussel. Het probleem is aanzienlijk en brengt een economische kost met zich mee.

De overheid trok uiteraard de kaart van het openbaar vervoer. Met het Gewestelijk Expresnet (GEN) dat in een straal van 30 kilometer rond Brussel wordt ontwikkeld, wil ze een deel van de files wegwerken. Daarnaast heeft ook de vervoersmaatschappij De Lijn grootse plannen voor Vlaams-Brabant. Zo wordt er bijvoorbeeld een snelnet uitgebouwd met hogere frequenties op bestaande lijnen, komen er nieuwe toevoerlijnen naar het toekomstige GEN en een nieuwe verbinding met de luchthaven.

Toch hamerden verschillende congresgangers erop dat openbaar vervoer alleen niet zaligmakend is. Niet toevallig drongen vooral het VBO en Febiac aan op investeringen in het voordeel van het autoverkeer. Ze beschreven zowat een doemscenario en namen "en passant" het gratis of goedkoop openbaar vervoer op de korrel. Ik kan me voorstellen dat uw haren ten berge rezen bij het horen van die uitspraken. Kortom, de visies en de belangen liepen uit elkaar.

Eén van de deelnemers wees er bovendien op dat

L'une de ses positions était qu'une série de compétences communales devrait être transférée à la Région afin de permettre une approche cohérente et uniforme. C'est effectivement essentiel si nous voulons que Bruxelles reste accessible. D'autres suggestions ont été émises. Tout récemment, le ministre-président Picqué proposait qu'on limite la circulation des poids lourds dans la capitale.

Que pensez-vous des propositions de la FEB et de la Febiac concernant les travaux d'infrastructure importants en faveur de la circulation automobile ? Ne devrait-on pas adopter un plan de mobilité drastique, qui repousserait autant que possible la voiture à l'extérieur du centre ville ? Approuvez-vous les interventions institutionnelles proposées par M. de Donnea ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- J'ai également eu le plaisir d'assister en partie aux travaux du colloque évoqué par Mme Quix. J'ai effectivement entendu des critiques émises par certains observateurs à l'encontre des acteurs publics de la mobilité. Je ne suis pas certain d'avoir retenu comme première priorité, ou comme première mise en cause, la

de l'approche de l'infrastructure, mais que le problème de la mobilité n'est pas seulement un problème de transport, mais qu'il s'agit d'un problème de développement durable. C'est pourquoi, en tant que président de la Région, je pense que nous devons adopter une approche globale et cohérente. C'est pourquoi, en tant que président de la Région, je pense que nous devons adopter une approche globale et cohérente. C'est pourquoi, en tant que président de la Région, je pense que nous devons adopter une approche globale et cohérente.

Hij sprak weliswaar in eigen naam en gaf zijn visie op de toekomstige institutionele ontwikkeling binnen Brussel. Eén van zijn stellingen was dat een aantal gemeentelijke bevoegdheden, bijvoorbeeld op het vlak van ruimtelijke ordening, fiscaliteit, enzovoort, moeten worden overgedragen naar het gewest om een coherente en uniforme aanpak mogelijk te maken. Ik denk dat dat essentieel is indien we willen dat Brussel in de toekomst op een efficiënte manier toegankelijk blijft. Ik heb overigens nog andere stellingen gehoord. Onlangs nog zei minister-president Picqué dat het vrachtvervoer naar de hoofdstad misschien beperkt moet worden.

Hoe beoordeelt u de voorstellen van het VBO en Febiac met betrekking tot zware infrastructuurwerken ten gunste van het autoverkeer, werken die zij blijkbaar nodig achten? Is er geen drastisch mobiliteitsplan nodig waarbij de auto zoveel mogelijk uit de binnenstad geweerd wordt? Bent u het eens met de institutionele ingrepen die de heer de Donnea voorstelt, namelijk de overheveling van gemeentelijke bevoegdheden naar het gewest om een coherente aanpak van het mobiliteitsprobleem mogelijk te maken?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- Ook ik was aanwezig op het colloquium waarnaar mevrouw Quix verwijst. Er werd inderdaad kritiek geuit op het Brusselse mobiliteitsbeleid, maar als eerste oorzaak werd niet zozeer het bestaan van de 19 gemeenten binnen het gewest genoemd, dan wel de nood aan een betere samenwerking tussen de

problématique des 19 communes à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai plutôt le souvenir d'un certain nombre de contributions visant à ce qu'il y ait davantage de collaboration entre les autorités régionales - les trois Régions - et un acteur important en termes de mobilité, la SNCB, qui est encore gérée au niveau fédéral, et, bien entendu, les différentes sociétés régionales de transport public. En effet, si on veut qu'une offre de transports publics fasse concurrence à l'automobile, il faudrait qu'elle soit organisée à une taille qui la rende compétitive par rapport à la voiture. Sur ce point, il m'a semblé qu'il y avait une évolution positive par rapport à ce que j'avais entendu lors d'un colloque similaire il y a seulement quelques mois à la SNCB. Nous n'en sommes toutefois pas à nous entendre sur l'opportunité d'une autorité publique des transports, avec des mandats qui seraient conférés par chacune des Régions et par l'Etat fédéral à un acteur intégré. On n'en est pas là, mais des évolutions sont peut-être possibles en termes de coordination de ces différents acteurs publics. C'est le premier point sur lequel je voulais mettre l'accent parce que je pense que si on n'en parle pas de temps en temps ici, c'est à dire si on ne revient pas entre nous, acteurs politiques, à ces débats sur la réorganisation des modes de collaboration entre les autorités politiques compétentes en matière de mobilité, nous nous décrédisons dans tous ces colloques où nous nous rendons. On y entend en effet la rengaine: « c'est la faute des politiques qui, entre eux, ne sont pas capables de créer la bonne échelle ».

Il faut traiter sérieusement la question des compétences régionales qu'il conviendrait d'articuler avec les compétences communales ou celle d'un éventuel transfert de compétences communales à la Région. Je n'ai pas d'état d'âme quant à examiner les diverses hypothèses. Je souligne toutefois que l'acteur qui normalement devrait permettre une intégration de la politique de transports publics, à savoir la SNCB, est encore organisé au niveau fédéral. Elle n'a pas l'air de se mettre aujourd'hui dans la position de celle qui va véritablement mobiliser les énergies, comme on le souhaiterait, pour enfin mettre en oeuvre le RER.

Je ne vais pas profiter de l'interpellation de ma collègue pour vous relancer sur le RER. Il n'y a pas si longtemps, à la suite de ce colloque avec la

drie gewesten, de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het openbare vervoersaanbod moet groot genoeg zijn, wil het concurreren met de auto. Enkele maanden geleden was ik aanwezig op een gelijkaardig colloquium van de NMBS. Ondertussen is het aanbod er enigszins op vooruitgegaan.

We zijn het niet eens over de nood aan een overkoepelend overheidsorgaan voor het openbaar vervoer, waarin de gewesten en de federale overheid zouden vertegenwoordigd zijn. Zo ver staan we nog niet. Toch is het belangrijk om inmiddels de coördinatie tussen overheidsinstanties te verbeteren.

We moeten durven nagaan of de gemeentelijke en gewestelijke bevoegdheden niet beter op elkaar kunnen worden afgestemd, met een eventuele overheveling van bevoegdheden van de gemeenten naar het gewest en omgekeerd. De NMBS zou die integratie van bevoegdheden mogelijk moeten maken, maar omdat ze op het federale niveau ageert, lijkt ze vandaag niet bereid om haar gewicht in de schaal te leggen voor het GEN.

Na het colloquium van de NMBS heb ik u aangespoord om een politiek engagement van haar af te dwingen of tenminste een verklaring voor het niet nakomen van gemaakte beloftes. Tegen 1 januari 2006 had ze ons twee GEN-lijnen beloofd met het nodige materiaal. Dat die er vandaag nog steeds niet zijn, lijkt niemand te beroeren.

De bevoegde overheden moeten blijven met elkaar overleggen en nagaan op welke schaal het openbaar vervoer beheerd kan worden en welke begeleidingsmaatregelen nodig zijn voor een andere mobiliteit in en rond Brussel.

Het mobiliteitsbeleid omvat meer dan alleen het verkeer van auto's of treinen, trams en bussen. Ervoor zorgen dat iedereen een kwaliteitsvolle school in de buurt heeft, zou het aantal verplaatsingen binnen Brussel bijvoorbeeld sterk doen verminderen.

SNCB, je vous ai invité à tenter d'obtenir des acteurs de la SNCB des engagements politiques fermes, voire des justifications sur le non-respect des engagements précédents. Qu'au moins on puisse connaître les raisons pour lesquelles un certain nombre de choses ne se mettent pas en oeuvre ! On ne peut pas passer sous silence le fait que des engagements pris s'évaporent avec le temps parce que les acteurs ne sont plus les mêmes. On nous avait promis deux lignes exploitées avec des cadences RER, du matériel adapté pour le 1er janvier de cette année-ci. Ce n'est pas le cas. Cela n'a l'air d'émouvoir personne. Pour ma part, je ne trouve pas cela normal une fois que des engagements ont été pris.

Il est nécessaire de poursuivre hors caméra ce dialogue entre les autorités politiques compétentes, pour examiner à quelle échelle peuvent se mener des réflexions cohérentes sur la gestion de l'offre de transport public, ainsi que les mesures d'accompagnement qui doivent être prises pour une autre mobilité dans et autour de Bruxelles.

La politique de mobilité recouvre davantage d'éléments que la seule circulation des voitures ou des trains, des trams ou des bus. L'intervention faite en début de colloque sur les causes des déplacements a mis en évidence que l'une des choses les plus utiles à faire pour diminuer la mobilité à l'intérieur de Bruxelles serait de donner aux gens le bénéfice d'une école de qualité proche de chez eux. Le spécialiste de la mobilité a signalé combien la mobilité scolaire des élèves dans cette ville était cause de déplacements matin et soir et d'encombrements dans la ville, sans qu'il n'y ait véritablement une augmentation de qualité pour le jeune, obligé de faire des kilomètres pour se rendre à une école, parce que celle qui se situe au plus près de chez lui n'est pas susceptible de le satisfaire, à tort ou à raison...

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *En proposant la gratuité des transports en commun, en développant le réseau des transports en commun, en menant une politique vélo et une politique parking cohérente, notre intention n'est pas de proscrire la voiture. Nous voulons simplement la*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals ik ook op de studiedag duidelijk heb gezegd, ben ik helemaal niet tegen de auto. Het is niet omdat we gratis openbaar vervoer aanbieden en het openbaar vervoersnet uitbouwen, een fietsbeleid en een coherent parkeerbeleid voeren, dat we de auto

remettre à sa juste place.

Je ne suis pas opposé à la construction d'une route, d'un pont ou d'un tunnel si nécessaire, par exemple pour augmenter la vitesse du tram. Mais je ne peux pas soutenir des propositions qui ont un effet d'aspiration pour les voitures, comme l'élargissement du Ring autour de Bruxelles ou la proposition de M. Demol de démolir des maisons pour aménager des boulevards plus larges.

Les plans de bouclage du Ring sont encore à l'étude. Je ne peux donc rien vous en révéler pour l'instant.

La mobilité constitue l'un des grands enjeux de cette ville, comme l'a admis le ministre-président dans une interview accordée à La Dernière Heure.

La politique de mobilité équilibrée que nous menons actuellement ne résoudra pas tous les problèmes en un jour, mais elle nous permet de faire un pas dans la bonne direction.

De nombreux changements interviendront dans ce domaine dans les années à venir, y compris dans le centre ville (davantage de zones sans voitures, moins de voitures...). Tous les partis ont la volonté de maintenir la ville accessible et agréable à vivre.

Pour ce faire, les relations entre la Région et les communes doivent évoluer positivement, comme c'est le cas pour l'instant.

Comme le dit M. Denis Grimberghs, vu sa situation géographique, la Région bruxelloise n'est pas la seule à être concernée par une problématique qui implique également les Régions wallonne et flamande.

Toutefois, la création d'un organe spécifique ne se justifie pas car la réforme de l'Etat est encore trop récente. Il serait en effet prématuré de demander aux Régions wallonne et flamande d'abandonner une partie de leur pouvoir en faveur d'un organe interrégional appelé à gérer la mobilité.

Je privilégierais en revanche une formule du type Project management, qui permettrait de soutenir des projets déterminés, une ligne train-tram, par exemple.

willen bannen. Dat is helemaal niet de bedoeling. Alleen moeten we de auto terug op de juiste plaats zetten.

Ik ben ook niet tegen de bouw van een weg, brug of tunnel als dat nodig is, bijvoorbeeld om de snelheid van de tram te verhogen. Ik kan echter niet staan achter voorstellen die een aanzuigeffect voor auto's hebben, zoals de verdubbeling van de ring rond Brussel of het voorstel van de heer Demol om huizen af te breken en brede boulevards aan te leggen.

We onderzoeken momenteel nog altijd de plannen voor het rondmaken van de ring. Ik kan dus nog niet zeggen wat we zullen doen.

Mobiliteit is één van de grote uitdagingen van deze stad. Het verheugt mij dat de minister-president dit ook heeft erkend in een interview met La Dernière Heure. Dat is een belangrijk politiek signaal.

Met het beleid dat wij nu voeren (fietsbeleid, coherent parkeerbeleid, resoluut kiezen voor openbaar vervoer, hedendaags taxibeleid, verkeersbeheerscentrum) zitten we op het goede spoor. Natuurlijk kunnen we niet alle problemen in één dag oplossen, maar dankzij dit evenwichtig beleid zetten we een stap in de goede richting.

Mijn aanvoelen is dat er de komende jaren veel zal veranderen op dit vlak, ook in de binnenstad (meer autovrije zones, minder auto's...). Ik merk bij alle partijen, zeker bij de meerderheidspartijen, de wil om de stad bereikbaar en leefbaar te houden.

Een andere zaak is de vraag hoe we dit moeten aanpakken. Mijn standpunten over de verhouding gewest/gemeenten zijn gekend. Ook daar zie ik een evolutie in positieve zin.

(verder in het Frans)

Zoals de heer Grimberghs opmerkt, zijn zowel het Vlaams Gewest, het Waals Gewest als het Brussels Gewest betrokken bij de Brusselse mobiliteit. De oprichting van een coördinerende instantie is geen haalbare kaart, want de laatste staats hervorming is nog te recent. Het is nog te vroeg om het Vlaams en Waals Gewest te vragen om een deel van hun bevoegdheden af te staan aan een interregionaal

Un tel projet développé par exemple à Jette, dans la commune de M. Doyen, serait bénéfique, mais nécessiterait une concertation entre les Régions flamande et bruxelloise et la SNCB, via une collaboration dans le cadre d'un project management.

De Lijn et la SNCB témoignent chacune de leur volonté d'avancer sur ce dossier, bien que la SNCB soit une grande maison où les opinions ne sont pas toujours unanimes.

Deux groupes de travail associant De Lijn et la STIB se penchent actuellement sur l'harmonisation des deux réseaux par une connexion permettant de desservir Bruxelles selon une structure plus logique.

Le dossier est en bonne voie grâce à la volonté politique dont témoignent les Régions bruxelloise et flamande.

Je ne suis pas hostile à développer des travaux d'infrastructures routières s'ils ont pour but d'améliorer la fluidité de la circulation des transports en commun, et tant mieux si ce développement se révèle bénéfique pour la mobilité automobile.

Bien qu'une réforme institutionnelle s'avère sans doute nécessaire, il me paraît toutefois plus opportun de privilégier un système de project management ad hoc.

(poursuivant en français)

Comme le dit M. Denis Grimberghs, vu sa situation géographique, la Région bruxelloise n'est pas la seule à être concernée par une problématique qui implique également les Régions wallonne et flamande.

Toutefois, la création d'un organe spécifique ne se justifie pas car la réforme de l'Etat est encore trop récente. Il serait en effet prématuré de demander aux Régions wallonne et flamande d'abandonner une partie de leur pouvoir en faveur d'un organe interrégional appelé à gérer la mobilité.

Je privilégierais en revanche une formule du type Project management, qui permettrait de soutenir

mobilitésorgan.

Ik ben eerder gewonnen voor een vorm van projectmanagement als samenwerkingsformule.

Het zou een geschikte manier zijn om bijvoorbeeld het trein-tramproject in Jette, waarvoor het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest en de NMBS moeten samenwerken, te ontwikkelen.

De Lijn en de NMBS willen werk maken van het dossier, hoewel niet alle neuzen dezelfde kant op wijzen bij de NMBS. De Lijn en de MIVB hebben werkgroepen opgericht om beter samen te werken.

Ik ben voorstander van wegenwerken om een vlottere doorgang van het openbaar vervoer te garanderen. Het is mooi meegenomen als het autoverkeer daar ook wel bij vaart.

Op langere termijn is een institutionele hervorming noodzakelijk, maar voorlopig geef ik de voorkeur aan projectmanagement.

des projets déterminés, une ligne train-tram, par exemple.

Un tel projet développé par exemple à Jette, dans la commune de M. Doyen, serait bénéfique, mais nécessiterait une concertation entre les Régions flamande et bruxelloise et la SNCB, via une collaboration dans le cadre d'un project management.

De Lijn et la SNCB témoignent chacune de leur volonté d'avancer sur ce dossier, bien que la SNCB soit une grande maison où les opinions ne sont pas toujours unanimes.

Deux groupes de travail associant De Lijn et la STIB se penchent actuellement sur l'harmonisation des deux réseaux par une connexion permettant de desservir Bruxelles selon une structure plus logique.

Le dossier est en bonne voie grâce à la volonté politique dont témoignent les Régions bruxelloise et flamande.

Je ne suis pas hostile à développer des travaux d'infrastructures routières s'ils ont pour but d'améliorer la fluidité de la circulation des transports en commun, et tant mieux si ce développement se révèle bénéfique pour la mobilité automobile.

Bien qu'une réforme institutionnelle s'avère sans doute nécessaire, il me paraît toutefois plus opportun de privilégier un système de project management ad hoc.

M. le président. - La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais)*. - *Je me réjouis de cette collaboration au sein de groupes de travail. Elle est absolument nécessaire car De Lijn nourrit aussi de nouveaux projets. J'attends avec impatience les résultats.*

- *L'incident est clos.*

De voorzitter. - Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix. - Ik ben blij dat er werkgroepen zijn met het oog op een samenwerking. Dat is absoluut noodzakelijk omdat ook De Lijn een aantal nieuwe projecten heeft. Ik kijk uit naar het resultaat.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le stationnement des poids lourds".

M. le président.- La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).*- *Régulièrement, des poids lourds et autocars stationnent le long de nombreuses artères bruxelloises, la nuit et pendant le week-end. Ils limitent la vue dont peuvent jouir les riverains, ainsi que la visibilité des usagers, piétons et cyclistes.*

Selon le Code de la Route, ces poids lourds ne peuvent stationner plus de 8 heures le long de la voie publique et ce, seulement aux endroits signalés par les panneaux E9a, E9c ou E9d. Les chauffeurs de poids lourds ont visiblement tendance à ramener leur camion à proximité de leur domicile et à repartir aussitôt le matin. La voie publique fait office de parking. La concurrence de plus en plus rude et la recherche du gain de temps ne sont certainement pas étrangères à ce phénomène.

Pour la police, ce type d'infraction n'est pas une priorité. Pourtant, pour la sécurité routière, il est nécessaire de résoudre ce problème avant que ne survienne un accident grave.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de geparkeerde vrachtwagens".

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Langs heel wat Brusselse openbare wegen staan geregeld heel zware en lange vrachtwagens of autocars geparkeerd. Ze staan daar van ongeveer 6 uur 's avonds tot 6 à 7 uur 's morgens, maar ook gedurende het weekend, van vrijdagavond tot maandagochtend. Ze beperken niet alleen het uitzicht van de bewoners, maar ook van weggebruikers zoals voetgangers en fietsers. Deze vrachtwagens zorgen dus voor onaanvaardbare en gevaarlijke verkeerssituaties.

Volgens het algemeen verkeersreglement mogen deze vrachtwagens slechts maximum 8 uur langs de openbare weg parkeren en dan nog enkel op die plaatsen waar het verkeersbord E9a (parkeren toegelaten), E9c (parkeren uitsluitend voor vrachtwagens) of E9d (parkeren uitsluitend voor autocars) is aangebracht. Blijkbaar is het een trend bij vrachtwagenchauffeurs om de vrachtwagen 's avonds of in het weekend mee 'naar huis' te nemen en hem op de openbare weg te parkeren om dan 's ochtends meteen te kunnen vertrekken. Op die manier wordt de openbare weg als parkeerterrein

Etes-vous au courant de cette problématique ? Quelle solution proposez-vous pour le stationnement des poids lourds ? Peut-être pourriez-vous rechercher un terrain de parking industriel ou commercial ou un terrain inoccupé en vue d'accueillir les poids lourds ?

M. le président. - La parole est à M. Pascal Smet.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il y a certes trop de stationnement sauvage de poids lourds dans la ville.*

Fin 2004, j'ai commandé une étude de faisabilité relative à l'aménagement de parkings de longue durée pour poids lourds dans la Région bruxelloise.

Cette étude de faisabilité s'inscrit dans la logique du PRD, du plan transport routier (1996-1997) et de la déclaration gouvernementale de juillet 2004. Il y est stipulé que la Région, en partenariat avec le secteur privé, aménagera des parkings de longue durée pour poids lourds le long du Ring et à proximité de carrefours intermodaux.

En concertation avec les communes et les zones de polices, la Région doit en tous cas prendre des mesures strictes pour contrer le parking sauvage de poids lourds.

Dans ce but, j'ai commandé une étude dont j'ai récemment reçu les résultats.

Sur les cinq endroits proposés par le PRD pour l'aménagement de ces parkings, seules l'avenue de Vilvoorde, l'avant port et le site de Klein Eiland entrent en ligne de compte, contrairement aux

gebruikt. Allicht heeft een en ander te maken met de steeds groter wordende concurrentie en het "time is money"-principe. Hoe sneller de chauffeur 's ochtends kan vertrekken, hoe sneller hij op zijn bestemming is.

Voor de politie is deze overtreding blijkbaar geen prioriteit. Het is noodzakelijk voor de verkeersveiligheid om een oplossing voor dit probleem te zoeken en niet te wachten tot er zich een ernstig ongeval voordoet.

Bent u op de hoogte van deze problematiek? Welke oplossing stelt u voor de geparkeerde vrachtwagens voor? Misschien kunt u zoeken naar een commercieel of industrieel parkeerterrein of een ander ongebruikt terrein, dat 's avonds en tijdens het weekend voor de vrachtwagens kan worden opengesteld?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Uiteraard weet ik dat er in de stad inderdaad veel vrachtwagens op plaatsen staan waar ze niet moeten staan. Eind 2004 belastte ik een adviesbureau met een haalbaarheidsstudie over de aanleg van langparkeerparkings voor vrachtwagens in het Brussels Gewest.

Deze haalbaarheidsstudie kadert in de realisatie van het GewOP (2002), het Vrachtvervoerplan (1996-1997) en de regeringsverklaring van juli 2004. Daarin staat onder meer dat het gewest, in partnerschap met de privé-sector, parkings voor zware vrachtwagens zal oprichten langs de Ring en in de nabijheid van een intermodaal knooppunt. Verder moet het gewest in ieder geval, in overleg met de gemeenten en de politiezones, strenge maatregelen nemen om het onwettig parkeren van zware vrachtwagens te beteugelen.

Om die maatregelen uit te werken, heb ik een studie besteld, waarvan ik onlangs de resultaten ontvangen heb.

In het GewOP werden vijf plaatsen voorgesteld voor de aanleg van dergelijke parkings: de Vilvoordelaan, de voorhavenzone, de spoorwegsite Josaphat, het Weststation en de site Klein Eiland. Twee van deze plaatsen, namelijk het Weststation

gares de l'Ouest et de Josaphat.

Selon l'étude, une dizaine de lieux sont actuellement susceptibles d'accueillir de tels parkings. Nous examinerons ultérieurement les diverses possibilités d'organisation, d'évaluation et de faisabilité de l'aménagement de ces sites lesquels requièrent des exigences de qualité (gardiennage, clôture, éclairage...)

Dès que j'aurai examiné ces résultats, je déposerai une proposition concrète au gouvernement.

M. le président.- La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).*- *N'est-il pas également nécessaire de sensibiliser les propriétaires des entreprises de transports, lesquels s'en tirent à bon compte ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Il s'agit d'une situation complexe. Certains poids lourds appartiennent à une entreprise et d'autres à leur chauffeur. Ce dernier veut faire stationner son camion à proximité de son domicile, souvent parce qu'il craint qu'il ne soit endommagé ou volé. L'étude a tenu compte de cela.*

- L'incident est clos.

en het Josaphatstation, komen niet langer in aanmerking om er een parking voor vrachtwagens aan te leggen.

In de studie werd een inventaris gemaakt van de zones die wel in aanmerking komen en van het aantal vrachtwagens die langdurig in het gewest parkeren. We weten nu hoeveel vrachtwagens er staan en waar ze staan. De studie heeft nu een tiental zones voorgesteld om verder mee te werken. In de volgende fasen bestuderen we de inrichtingsmogelijkheden, de kostenraming en de haalbaarheid van de inrichting van deze sites. Als we een zone inrichten, zijn er uiteraard kwaliteitseisen: er moet bewaking zijn, een omheining, verlichting, manoeuvreerruimte, plaats om gewone personenwagens of eventueel fietsen van chauffeurs te stallen.

We hebben de resultaten heel recent ontvangen, meer bepaald eind vorig jaar. We zijn die nu aan het bestuderen en de komende weken zal er duidelijkheid komen en zal ik naar de regering stappen met een concreet voorstel.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Het is toch ook noodzakelijk om de eigenaars van de transportfirma's te sensibiliseren? Zij maken er zich nogal gemakkelijk vanaf. Zij moeten immers geen parkeerplaatsen voorzien, en de chauffeurs kunnen 's ochtends onmiddellijk in hun vrachtwagens springen.

De heer Pascal Smet, minister.- Het gaat om een complexe situatie. Sommige vrachtwagens zijn eigendom van een bedrijf, andere zijn dan weer eigendom van de chauffeur zelf. Zij willen hun vrachtwagen dicht bij huis parkeren, vaak omdat ze bang zijn dat hij wordt beschadigd of gestolen. Er wordt daarmee alleszins rekening gehouden in de studie.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les adaptations éventuelles de nos voiries régionales et nos voiries de pénétration".

M. le président.- La parole est à M. Erens.

M. Frederic Erens *(en néerlandais)*.- *Dans le passé, les ministres de la Mobilité ont eu l'intention de réserver une des deux bandes de circulation de certaines voiries aux transports en commun.*

Ainsi, Mme Vanbrempt avait eu l'intention de réserver deux des quatre bandes de la chaussée de Ninove aux transports en commun. L'objectif était d'inciter les automobilistes à choisir les transports en commun. Il est évident que de telles actions peuvent desservir plusieurs buts, comme la fluidification ou le ralentissement du trafic. La mesure peut également être un but en soi.

Avez-vous l'intention de diminuer le nombre de bandes de circulation sur les voiries régionales et les voiries de pénétration ? Sur lesquelles ? Pouvez vous expliciter le but de la mesure voirie par voirie ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de mogelijke aanpassingen van onze gewestwegen/invalswegen".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- De ministers van Mobiliteit hebben in het verleden plannen gehad om op bepaalde wegen een van de twee rijvakken in elke rijrichting af te schaffen voor wagens en vrachtwagens, ofwel om die rijvakken voor te behouden voor het openbaar vervoer.

Afhankelijk van de situatie kan het soms gaan over de gehele lengte van de weg, of over lange of slechts korte stukken van de weg.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar de vroegere plannen van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Kathleen Vanbrempt, om van de vier baanvakken op de Ninoofsesteenweg er twee voor te behouden voor het openbaar vervoer. Het was de bedoeling om automobilisten er onrechtstreeks toe aan te zetten om voor het openbaar vervoer te kiezen. Het spreekt voor zich dat het hier over drastische ingrepen gaat die verschillende doeleinden kunnen dienen, zoals bijvoorbeeld het stroomlijnen (zoals in het geval van de Brugmannlaan) of het afremmen van verkeer. Soms kan de maatregel echter ook een doel op zich zijn.

Hebt u plannen om het aantal baanvakken te verminderen op gewestwegen en invalswegen? Over welke wegen gaat het? Kunt u voor elke gewestweg verduidelijken wat de doelstelling van de maatregel is? Gaat het over het afremmen van het wagenverkeer, het voorbehouden van baanvakken voor bussen of trams of zijn er nog andere doeleinden?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*):- *Je ne peux pas donner de réponse générale à votre question, parce que les axes de pénétration bruxellois ne présentent pas tous les mêmes caractéristiques. Je peux par contre commenter les principes qui sous-tendent les études. La carte n°6 du PRD indique les axes sur lesquels des sites propres pour trams et bus doivent être aménagés, ce qui entraîne parfois la suppression de places de stationnement, mais pas systématiquement celle d'une bande de circulation. Une étude spécifique est menée pour chaque axe, dans une approche commune avec la Région flamande.*

Les axes suivants ont été aménagés récemment :

- *chaussée de Haecht : une bande bus entre le boulevard de la Woluwe à Machelen et le Houtweg à Evere, sans suppression de bande de circulation ;*
- *chaussée de Zellik : aménagement d'un site propre à contre-sens sur une distance de 100 mètres, ce qui permet d'éviter une déviation et des files de 2 km ;*
- *chaussée de Mons : suppression d'une bande de circulation depuis la frontière régionale. De Lijn élargira son offre au printemps 2006 ;*
- *avenue Charles Quint : suppression d'une bande de circulation entre la chaussée de Zellik et la rue de Termonde, afin de faciliter l'accès au tunnel Léopold II et d'éviter les embouteillages, étant donné le dépassement des valeurs limites de pollution autorisées dans les tunnels ;*
- *avenue des Gloires nationales : site propre sans diminution de la capacité routière, suppression de quelques emplacements de parking ;*
- *E411 : site propre franchissable provisoirement limité à la Région bruxelloise. Les trois Régions se réunissent régulièrement en vue de le faire débiter à Rosières. Des travaux sont prévus au boulevard Léopold II pour mieux protéger les sites propres*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De Brusselse invalswegen hebben niet allemaal dezelfde kenmerken. Ik kan dus geen algemeen antwoord geven op uw vraag. Wel kan ik de principes toelichten die aan de basis liggen van de studies. Kaart nr.6 van het GewOP omvat de assen waarop tram- en busbeddingen moeten worden ingericht. De aanleg van een eigen bedding gaat niet systematisch gepaard met de schrapping van een rijstrook. Er kunnen immers ook parkeerplaatsen worden geschraapt. Voor elke as wordt er een specifieke studie uitgevoerd in samenwerking met het Vlaams Gewest. Een gemeenschappelijke aanpak is nodig: als er een rijstrook in het Brussels Gewest wordt geschraapt, kan dat alleen doeltreffend zijn als stroomopwaarts hetzelfde gebeurt. Kijken we maar naar het voorbeeld van de Bergensesteenweg. Ook moet de frequentie van de bussen van De Lijn en de TEC omhoog. Anders ondervinden de pendelaars heel wat problemen om hun werk te bereiken.

De volgende assen werden recent aangepakt:

- de Haachtsesteenweg: er is nu een busbaan tussen de Woluwelaan in Machelen en de Houtweg in Evere, zonder dat er een rijstrook werd geschraapt;
- de Zelliksesteenweg: over 100 meter werd er in tegenrichting een busbaan aangelegd waardoor een omleiding en files van 2 km kunnen worden overbrugd;
- de Bergensesteenweg: er werd een rijstrook geschraapt vanaf de gewestgrens. De Lijn zal haar aanbod uitbreiden in de lente 2006;
- de Keizer Karellaan: er werd een rijstrook geschraapt tussen de Zelliksesteenweg en de Dendermondestraat. Het was ook de bedoeling om de toegang tot de Leopold II-tunnel beter te regelen en files te vermijden, aangezien de toegelaten grenswaarden voor vervuiling in tunnels worden overschreden;
- de Landsroemlaan kreeg een eigen bedding zonder dat de wegecapaciteit werd verminderd. Wel verdwenen er een aantal

existants. Nous étudions la chaussée de Louvain à la frontière régionale. L'avenue Léopold III à hauteur de l'OTAN et la chaussée de Ninove entre le Ring et la gare de l'Ouest sont examinées dans le cadre de Beliris. Nous y étudions les possibilités d'intégration du tram.

Le reste de la chaussée de Louvain est aussi à l'étude, puisque la SNCB va élargir son offre entre Louvain et Bruxelles fin 2006. Cette voie ferroviaire importante sera élargie à quatre voies. Les travaux d'infrastructure tiendront compte des intérêts des cyclistes et des piétons et de la qualité de l'espace public.

Nous étudions d'autres voiries dans le but de favoriser l'accès à la ville, d'augmenter la vitesse commerciale des bus et de rendre la ville plus agréable et plus propre.

M. le président. - La parole est à M. Erens.

M. Frederic Erens (en néerlandais). - *Prévoyez-vous un raccordement direct entre la Région flamande et la Région bruxelloise au niveau de la chaussée de Ninove ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il est prévu, mais la Région bruxelloise est toujours prête plus rapidement que la Région flamande.*

- L'incident est clos.

parkeerplaatsen op een deel van deze as;

- de autosnelweg E411 kreeg een bijzonder overrijdbare bedding die voorlopig wel beperkt is tot het Brussels Gewest. De drie gewesten komen regelmatig bijeen om deze bedding vanaf Rosières te laten starten.

Er zijn werken gepland in de Leopold II-laan om de huidige eigen bedding beter te beschermen. We bestuderen de Leuvensesteenweg aan de gewestgrens. In het kader van Beliris worden de Leopold III-laan ter hoogte van de NAVO en de Ninoofsesteenweg tussen de Ring en het Weststation onder de loep genomen. We onderzoeken er de integratie van de tram.

We denken ook na over de rest van de Leuvensesteenweg. Eind 2006 zal de NMBS haar aanbod tussen Leuven en Brussel immers kunnen uitbreiden. Deze belangrijke spoorweglijn wordt op vier sporen gebracht. De belangen van fietsers en voetgangers en de kwaliteit van de openbare ruimte zullen in deze infrastructuurwerken aan bod komen.

Uiteraard bestuderen we ook andere wegen. De bedoeling is om de stad bereikbaar te maken, de commerciële snelheid van de bussen te verhogen en de stad leefbaarder en schoner te maken.

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens. - Voorziet u in een onmiddellijke aansluiting tussen het Vlaams en het Brussels Gewest wat de werken aan de Ninoofsesteenweg betreft, of zullen de Brusselse en de Vlaamse situatie een tijdje van elkaar verschillen?

De heer Pascal Smet, minister. - In principe zal er een aansluiting zijn, maar ik stel wel vast dat het Brussels Gewest altijd sneller klaar is dan het Vlaams Gewest.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le stationnement en zone bleue autour de l'hôpital Brugmann".

M. le président.- Si le ministre y consent, Mme Dejonghe lira la question orale de Mme Ampe.

La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Depuis le 16 janvier, la commune de Jette a introduit une zone bleue autour de l'hôpital Brugmann. Cette mesure implique l'utilisation d'un disque de stationnement et ce, pendant une durée limitée de deux heures. Etant donné que les membres du personnel de l'hôpital ne peuvent utiliser gratuitement le parking sur place (réservé aux médecins), ils doivent adapter leur disque toutes les deux heures ou garer leur véhicule plus loin, en dehors de la zone.*

Cette mesure locale a des conséquences extra-communales. Les riverains concernés et le personnel de l'hôpital rechercheront inmanquablement une place de parking en dehors de la zone bleue. L'hôpital Brugmann se situant à la limite de la commune de Laeken, le personnel va stationner dans les rues non payantes de celle-ci. Les habitants de Laeken se voient ainsi privés de leurs places, déjà rares. De plus, la zone bleue a été introduite sans concertation avec les riverains. Les Laekenois sont les victimes d'une mesure prise par la commune voisine sans la moindre concertation.

En outre, le caractère spécifique de la Région rend le stationnement déjà très difficile pour les habitants et les entreprises qui s'y établissent. Si les pouvoirs locaux se mettent à imposer des limitations de stationnement, où devront aller stationner les véhicules ? Nous devons envisager

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de blauwe parkeerzone aan het Brugmannziekenhuis".

De voorzitter.- Indien de minister ermee instemt, zal mevrouw Dejonghe de mondelinge vraag van mevrouw Ampe voorlezen.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De gemeente Jette voert vanaf 16 januari een blauwe parkeerzone in rond het Brugmann-ziekenhuis. Dit houdt in dat men een parkeerschijf moet gebruiken en dat men er de wagen maximaal twee uur mag laten staan. Aangezien het personeel van het ziekenhuis geen gratis gebruik kan maken van de plaatselijke parking (voorbehouden voor artsen), moeten zij om de twee uur hun parkeerschijf gaan aanpassen of verder, buiten de zone, gaan parkeren. De inwoners van Jette kunnen zich wel een bewonerskaart aanschaffen om langer dan twee uur te mogen parkeren, maar dit tegen de prijs van 25 euro per jaar, wat een nieuwe belasting betekent voor de inwoners van de wijk.

Deze plaatselijke maatregel heeft extra-gemeentelijke gevolgen. De getroffen inwoners en het personeel van het ziekenhuis zullen onvermijdelijk op zoek gaan naar een parkeerplaats buiten de blauwe zone, aangezien men niet telkens het werk kan stilleggen om een parkeerschijf te veranderen of de wagen te verplaatsen. Aangezien het Brugmannziekenhuis op de grens ligt met Laken, gaan zij parking zoeken in de gratis straten van de buurgemeente. De inwoners van Laken zien nu dat hun toch al schaarse plaatsen worden ingenomen. Op het einde van hun straat en in de omliggende straten (gelegen in Jette) kunnen zij niet parkeren, want deze worden nu gedeeltelijk blauwe zone en enkel de Jetse buurtbewoners kunnen er langer dan twee uur parkeren. De blauwe

cette politique dans un cadre plus large. Une politique de stationnement saine, c'est-à-dire qui soutient les fonctions d'habitation et de travail d'une ville, est de prime importance pour attirer et conserver la famille moyenne et pour garder nos quartiers habitables.

Les communes concernées se sont-elles concertées avant l'introduction de la mesure ? Aujourd'hui, y a-t-il une concertation sur les conséquences de la mesure jettoise pour les habitants de la commune voisine ? Comment pouvons-nous atténuer, voire résoudre, ces conséquences ?

Quel rôle la Région joue-t-elle et comment est-elle associée aux mesures locales dont les conséquences dépassent le niveau communal ?

Quelle stratégie le ministre propose-t-il pour résoudre et prévenir les problèmes aigus de stationnement dans nos quartiers ?

M. le président. - La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il y a eu concertation entre les communes de Jette et de*

zone werd bovendien ingevoerd zonder overleg met de buurtbewoners. De Lakenaren worden op die manier het slachtoffer van een maatregel die zonder enig overleg door de buurgemeente is genomen.

Het is duidelijk dat een parkeerbeleid - dat weliswaar nog een gemeentelijke bevoegdheid is - rekening moet houden met ruimere grenzen dan de louter gemeentelijke grenzen. Grenzen kunnen in het midden van een straat vallen, maar de gevolgen van het parkeerbeleid houden daar niet op. De Brusselse gemeenten nemen eenzijdige parkeermaatregelen terwijl ze allen deel uitmaken van één groot onderling verweven stadsgewest.

Daarnaast brengt het specifieke karakter van het gewest met zich mee dat parkeren al heel moeilijk is voor de plaatselijke bewoners en voor de bedrijven die er gevestigd zijn. Mensen moeten dikwijls lang in hun eigen omgeving en soms ver daarbuiten rondrijden om een parkeerplaats voor hun wagen te vinden. Indien plaatselijke besturen nog eens parkeerbepalingen gaan opleggen, waar moeten de wagens die er gewoonlijk parkeren dan naar toe? We moeten dit dus in een ruimer kader bekijken. Een gezond parkeerbeleid, dit wil zeggen een parkeerbeleid dat de woon- en werkfuncties van een stad ondersteunt, is van primordiaal belang om het modale gezin te kunnen aantrekken en behouden en om onze wijken leefbaar te houden.

Werd er overleg gepleegd tussen de betrokken gemeenten voordat de maatregel werd ingevoerd en wordt er heden overleg gepleegd over de gevolgen van de Jetse maatregel voor de inwoners van de buurgemeente? Hoe kunnen die gevolgen worden verzacht en/of opgelost?

Welke rol heeft het gewest en op welke wijze is het betrokken bij lokale maatregelen waarvan de gevolgen het lokale niveau overstijgen?

Welke strategie stelt de minister voor om het nijpende parkeerprobleem in onze (woon)wijken op te lossen en te voorkomen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Ik weet dat er overleg is geweest tussen de gemeenten Jette,

Bruxelles-Ville et les hôpitaux concernés. La Ville de Bruxelles était donc au courant de la mesure prise par la commune de Jette.

La commune de Jette a conclu un accord cadre avec la Région bruxelloise à propos de la mobilité, met la dernière touche à son plan de mobilité communale et prépare des mesures pour réconcilier le tertiaire avec le logement.

La Ville de Bruxelles n'a conclu aucun accord cadre et n'a pas de plan de mobilité global. Les plans des deux communes ne seront donc pas harmonisés.

A l'avenir, la Région bruxelloise devra jouer un rôle important dans le domaine de la mobilité. Il faut une meilleure collaboration. Une agence régionale de stationnement peut jouer un rôle important. L'administration régionale sera renforcée.

L'hôpital a également des obligations. Il doit établir un plan de déplacements d'entreprise. Il n'y a pas de mesures fermes pour décourager le stationnement de longue durée des membres du personnel de l'hôpital, ni pour les inciter à emprunter d'autres moyens de transports. Cette première étape dans la résolution des problèmes incombe principalement à l'hôpital, qui doit prendre des mesures. Personne ne peut reprocher à la commune de Jette de n'avoir pas mené de concertation.

M. le président.- La parole est à Mme Ampe.

Brussel-Stad en de betrokken ziekenhuizen. De stad Brussel was dus op de hoogte van de maatregel die de gemeente Jette heeft getroffen.

U vroeg ook of het Brussels Gewest bij de zaak betrokken is. Welnu, dat is niet echt het geval. De gemeente Jette heeft een raamovereenkomst afgesloten met het Brussels Gewest inzake mobiliteit, legt de laatste hand aan haar gemeentelijk mobiliteitsplan en werkt aan een aantal maatregelen om de tertiaire functies te verzoenen met de huisvestingsfunctie.

De stad Brussel heeft geen raamovereenkomst ondertekend en heeft evenmin een globaal mobiliteitsplan. Bijgevolg kunnen we er niet op toezien dat de plannen van de beide gemeenten op elkaar worden afgestemd.

Het Brussels Gewest moet in de toekomst inderdaad een belangrijke rol spelen inzake mobiliteit. Wat dit dossier betreft, moet er beter worden samengewerkt en kan ook een gewestelijk parkeeragentschap een belangrijke rol spelen. De gewestelijke administratie zal versterkt worden.

Het ziekenhuis heeft overigens ook verplichtingen. Het moet een bedrijfsvervoerplan opstellen. Er zijn geen doortastende maatregelen genomen om het langparkeren van de personeelsleden van het ziekenhuis te ontmoedigen. Nochtans is dat de eerste stap naar een oplossing voor het probleem. Het betreft vooral een verantwoordelijkheid van het ziekenhuis, en niet zozeer van de gemeente Jette.

Laat mij u enkele voorbeelden geven. Ten eerste worden de kosten voor openbaar vervoer van de personeelsleden niet terugbetaald. Ten tweede bedraagt de fietsvergoeding slechts 3 cent per kilometer in plaats van de gebruikelijke 5 cent. Het ziekenhuis moet dus in eerste instantie zelf maatregelen nemen en een bedrijfsvervoerplan opstellen. Bovendien moeten de betrokken instanties beter samenwerken. Alleszins kan niemand de gemeente Jette verwijten dat ze geen overleg heeft gepleegd, want dat is wel degelijk gebeurd.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Vous dites qu'il y a eu concertation et que l'hôpital ne possède pas de plan de déplacements d'entreprise. Mais cela ne change rien au problème des riverains.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne peux agir que dans un cadre légal.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Supprimez la circulaire 18. Elle n'est peut-être pas en vigueur à l'hôpital Brugmann, mais...*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous parlez sur un plan général, mais il s'agit d'une situation concrète.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *La situation de l'hôpital est telle que seuls les médecins peuvent s'y garer. Selon vous, les autres membres du personnel devraient utiliser les transports en commun !*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Croyez-vous vraiment que les autres hôpitaux offrent des places de stationnement à tous les membres de leur personnel ?*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Se rendre à l'hôpital en transports en commun est problématique pour le personnel de nuit.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Seul l'hôpital peut apporter une solution. Je n'ai personnellement pas la compétence pour intervenir dans ce dossier.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Etes-vous prêt à supprimer la circulaire 18 ?*

M. le président.- *Cette question relève de l'urbanisme.*

Mevrouw Els Ampe.- U zegt dat er overleg is gepleegd en dat het ziekenhuis geen bedrijfsvervoerplan heeft. Dat verandert echter niets aan de zaak voor de mensen bij wie er steeds meer auto's in de straat geparkeerd staan.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat wilt u dan dat ik doe, rekening houdend met de wet?

Mevrouw Els Ampe.- Om te beginnen zou u rondzendbrief 18 kunnen afschaffen. Die is misschien niet van toepassing op het Brugmannziekenhuis, maar...

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben het nu wel over een concrete situatie, maar u praat in het algemeen.

Mevrouw Els Ampe.- De situatie in het Brugmannziekenhuis is zo dat enkel dokters er kunnen parkeren. En u zegt dan dat alle andere personeelsleden maar het openbaar vervoer moeten gebruiken!

De heer Pascal Smet, minister.- Bent u al eens naar andere ziekenhuizen gegaan om te vragen of ze parkeerplaatsen aan al hun personeelsleden kunnen aanbieden?

Mevrouw Els Ampe.- De personeelsleden moeten bijvoorbeeld soms ook 's nachts werken. Het is niet vanzelfsprekend om dan met het openbaar vervoer te komen werken.

De heer Pascal Smet, minister.- Akkoord, maar u bent het toch met mij eens dat het ziekenhuis voor een oplossing moet zorgen? U kunt toch niet van mij verwachten dat ik ingrijp? Als u een voorstel van ordonnantie indient om mij die bevoegdheid te verlenen, doe ik dat met plezier, maar binnen het huidige wettelijke kader is dat onmogelijk.

Mevrouw Els Ampe.- Bent u bereid om rondzendbrief 18 af te schaffen? Die bepaalt namelijk dat er slechts een parkeerplaats per 120 m² bedrijfsoppervlakte mag worden aangelegd als er een bedrijfsgebouw wordt opgetrokken.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe, dat is een stedenbouwkundige aangelegenheid.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu à cette question au cours de réunions précédentes. Je suis favorable à une adaptation de cette circulaire, pour autant que les entreprises rendent leurs places de stationnement accessibles aux riverains lorsque le personnel n'en a pas besoin.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Votre réponse me satisfait.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant " les prix des billets STIB-TEC lors des hausses de pollution ".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb reeds op die vraag geantwoord tijdens eerdere vergaderingen: ik ben voorstander van een aanpassing van die rondzendbrief, op voorwaarde dat de bedrijven hun parkeerplaatsen beschikbaar stellen voor de buurtbewoners wanneer hun personeelsleden ze niet nodig hebben.

Mevrouw Els Ampe.- Ik ben tevreden met uw antwoord.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de prijs van een MIVB-TEC-biljet bij sterke verontreiniging".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.