PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 23 JANVIER 2008

VERGADERING VAN

WOENSDAG 23 JANUARI 2008

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

INTERPELLATION 4

- de Mme Carla Dejonghe 4

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "les plans pour rehausser les ponts le long du canal".

Discussion – Oratrice : **Mme Brigitte Grouwels,** secrétaire d'Etat 6

QUESTIONS ORALES 10

- de Mme Marie-Paule Quix 14

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "le transport de déchets par voie d'eau".

- de M. Walter Vandenbossche 34

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "l'encouragement de la navigation intérieure comme moyen de transport".

INHOUD

INTERPELLATIE 4

- van mevrouw Carla Dejonghe 4

tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de plannen om de bruggen langs het kanaal te verhogen".

Bespreking – Spreker: **mevrouw Brigitte Grouwels,** staatssecretaris. 6

MONDELINGE VRAGEN 10

- van mevrouw Marie-Paule Quix 14

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "het afvaltransport over de waterweg".

- van de heer Walter Vandenbossche 34

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "het stimuleren van de binnenvaart als transportmiddel".

Présidence : M. Willem Draps, président.
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Dejonghe.

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les plans pour rehausser les ponts le long du canal".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Une étude doit calculer les coûts du rehaussement des dix-sept ponts bruxellois le long du canal, qui sera indispensable afin de permettre à l'avenir la navigation de bateaux plus grands (3.200 au lieu de 1.350 tonnes).*

Une directive européenne prescrit que les ponts doivent avoir une hauteur de sept mètres, ce qui impliquera d'énormes efforts financiers pour la Région, sans parler de l'impact de ces travaux de rehaussement sur la mobilité à Bruxelles.

Ces efforts en termes d'infrastructure ne sont justifiés que s'ils permettent une hausse significative du trafic sur le canal Bruxelles-Charleroi.

Cependant, ces efforts ne seront-ils pas vains vu l'accessibilité limitée des voies navigables tant en Flandre qu'en Wallonie, à cause non seulement de la hauteur insuffisante des ponts, mais aussi de la

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Dejonghe.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de plannen om de bruggen langs het kanaal te verhogen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Een tijdje geleden kondigde u aan dat u een studie besteld hebt om de kosten te berekenen voor een verhoging van de zeventien Brusselse bruggen langs het kanaal. Dat is nodig om in de toekomst grotere binnenvaartschepen via het kanaal naar Charleroi te laten varen. Vandaag hebben de meeste binnenvaartschepen een tonnage van 1.350 ton. In de toekomst zouden er meer schepen met een tonnage van 3.200 ton ingezet moeten worden. Het probleem is dat de Brusselse bruggen hiervoor te laag zijn.

ln een interview hierover, verwees u naar een Europese richtlijn die voorschrijft dat de bruggen zeven meter hoog moeten zijn. Dit zal enorme financiële inspanningen vergen van het gewest, om nog niet te spreken over de enorme impact die deze werken zouden hebben op de mobiliteit in Brussel, aangezien de bruggen over het kanaal ook grote verkeersaders zijn.

faible profondeur des chenaux ?

La profondeur du chenal est évidemment très importante. Ainsi, une différence de 10 cm peut impliquer une limitation de capacité de transport de 100 tonnes, ce qui augmente fortement le prix de transport par tonne.

D'Anvers à Bruxelles, la profondeur est de 5,3 à 9 m ; de Bruxelles vers Charleroi elle est de 2,8 m maximum (tronçon flamand), et ensuite de 2,5 m. Par conséquent, cette profondeur convient tout juste pour des bateaux de classe IV (1.350 t max.).

Il faut donc s'enquérir des projets de la Flandre et de la Wallonie concernant leurs ponts et l'approfondissement de leurs voies d'eau. Mais vu les énormes efforts financiers, pour le dragage par exemple, cela ne semble pas réaliste. Bruxelles peut-elle dès lors jouer un rôle de pivot logistique en navigation intérieure ? Peut-être devons-nous nous limiter aux trafics ayant Bruxelles comme destination finale.

1) Vos collègues flamands et wallons vous ont-ils formellement promis un rehaussement des ponts le long du canal Bruxelles-Charleroi dans leurs Régions respectives ?

2) Faut-il approfondir le canal afin de permettre le passage de bateaux de 3.200 tonnes ? Quid de la largeur du chenal ?

3) Quel pourcentage des trafics a Bruxelles pour destination finale ?

4) Quand l'étude sera-t-elle achevée ?

5) Quels accords y a-t-il avec vos collègues du gouvernement au sujet des adaptations de l'infrastructure ? Tiendrez-vous compte d'un éventuel rehaussement des ponts lors de la construction d'une nouvelle passerelle pour piétons à hauteur de la station de métro Comte de Flandre ?

Deze inspanningen op het infrastructurele vlak, zijn uiteraard enkel gewettigd wanneer ze een significante toename van de trafiek op het kanaal Brussel-Charleroi kunnen teweegbrengen en zouden dan ook enkel in dit kader gezien mogen worden.

Men kan zich evenwel vragen stellen bij inspanningen van het Brussels gewest om haar bruggen te verhogen, aangezien de binnenvaartschepen iets verder op hun traject geconfronteerd zouden worden met een beperkte toegankelijkheid in Vlaanderen en Wallonië, niet enkel door de hoogte van de bruggen, maar ook door de diepgang van de vaargeul.

Die is uiteraard zeer belangrijk voor de vervoerscapaciteit van een schip. Zo kan een verschil in de diepgang van 10 cm voor een groter schip - van het type dat u op het kanaal wil laten varen - een beperking van de vervoerscapaciteit met honderd ton betekenen. Zo wordt de transportprijs per ton uiteraard veel duurder.

Het kanaal heeft vanaf Antwerpen tot in Brussel een diepgang van 5,3 m tot 9 m. Het Vlaamse gedeelte van het kanaal, na Brussel richting Charleroi, heeft een maximale diepgang van 2,8 m. Het daaropvolgende gedeelte tot in Charleroi, heeft een diepgang van 2,5 meter. De diepgang volstaat dus net voor klasse IV-schepen (schepen tot 1.350 ton). Grotere schepen kunnen vanuit Antwerpen probleemloos via het Albertkanaal Charleroi bereiken.

Het is bijgevolg nodig om na te gaan wat Vlaanderen en Wallonië van plan zijn met hun bruggen en of er een uitdieping van de waterwegen komt. Gelet op de enorme financiële inspanningen, zoals bijvoorbeeld de baggerkosten, lijkt dit niet realistisch. De vraag is dus aan de orde of Brussel wel een rol kan spelen als logistieke spil in de binnenvaart en het watertransport. Misschien moeten we ons beperken tot trafieken die Brussel als eindbestemming hebben.

1) Hebt u al een formele toezegging van uw collega's uit Vlaanderen en Wallonië dat de bruggen langs het kanaal Brussel - Charleroi in het Vlaams en Waals gewest verhoogd worden?

2) Is er nood aan uitdieping van het kanaal (in Vlaanderen en Wallonië) om grotere trafieken tot

3.200 ton mogelijk te maken? Hoe zit het met de breedte van de vaargeul?

3) Hoeveel percent van de trafieken op het kanaal heeft Brussel als eindbestemming?

4) Wanneer zal de door u bestelde studie afgerond zijn?

5) Welke akkoorden bestaan er over deze infrastructuuraanpassingen met uw collega's in de regering, en dan meer bepaald met uw collega van openbare werken en mobiliteit? Ik heb uw collega Smet reeds vragen gesteld over de nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van het metrostation Graaf Van Vlaanderen. Zal bij de bouw daarvan rekening gehouden worden met een eventuele verhoging van de Brusselse bruggen?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Sur les 21 ponts que compte la Région, quatre sont gérés par le Port. Le canal peut accueillir différents tonnages :*

- du nord au pont Van Praet : 4.500 tonnes ;

- du pont Van Praet au pont de la place des Armateurs : 4.000 tonnes ;

- du pont de la place des Armateurs jusqu'au sud de la Région : 1.350 tonnes.

Il n'est plus nécessaire de draguer le canal afin de permettre le passage de ce type de tonnages et tous les quais sont accessibles aux bateaux pour lesquels les différents bassins ont été conçus.

Un accord de coopération a été conclu pour les voies d'eau entre les trois Régions le 6 avril 1995, en vertu duquel elles s'engagent à harmoniser l'aménagement, la modernisation et la maintenance des voies d'eau.

Actuellement, la résolution 92/2 sur la nouvelle classification des voies d'eau, élaborée par les ministres européens des Transports en juin 1992,

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Het Gewest telt 21 bruggen waarvan 2 beweegbare en 19 vaste bruggen. De haven van Brussel beheert 4 bruggen, het Bestuur van Uitrusting en Vervoer 13, Infrabel 3 en de MIVB 1.Het kanaal in Brussel heeft volgende technische specificaties :

-van de noordelijke gewestgrens tot de Van Praetbrug kunnen binnenschepen en zeeschepen tot 4.500 ton dagelijks, de klok rond, de haven bereiken ;

-van de Van Praetbrug tot de Rederspleinbrug kunnen binnenschepen tot 4.000 ton dagelijks dag en nacht de haven bereiken ;

- van de Rederspleinbrug tot de zuidelijke gewestgrens kunnen schepen van 1.350 ton doorvaren tijdens de werkdagen van 06.00 tot 19.30 uur (met mogelijke uitbreiding tot 22.00 uur, volgens de doelstellingen van het nieuwe beheerscontract. Hierover loopt overleg met Vlaanderen en Wallonië).

Er hoeft niet méér gebaggerd te worden om schepen met dergelijke tonnages toe te laten, en alle kades van de haven zijn bereikbaar voor de schepen

sert de guide pour les voies d'eau.

Selon cette résolution, les spécifications minimales pour le tirant d'air sur les voies navigables sont de 5,25 m, et de 7 m de préférence. Actuellement, huit ponts de notre Région ne répondent pas à la hauteur minimale.

A mon initiative, et de concert avec le ministre Smet, une étude sera réalisée d'ici septembre 2008 par Stratec, qui permettra d'avoir un aperçu clair de la stratégie à suivre pour les prochaines années, conformément aux accords avec les autres Régions et à l'évolution des tendances et moyens logistiques. La première réunion du comité d'accompagnement a eu lieu hier, en présence de représentants wallons et flamands.

Grâce aux résultats de l'étude, nous élaborerons un avis commun avec les autres Régions. La résolution susmentionnée est déjà suivie lors de nouveaux travaux d'infrastructure, mais l'application d'un tel règlement est complexe et onéreuse en milieu urbain, comme à Bruxelles, si bien qu'une étude préalable approfondie est nécessaire.

Le tonnage reste maintenu à 1.350 tonnes, rien n'indiquant que de grands bateaux de 3.200 tonnes soient actuellement nécessaires pour le transport. En outre, le passage de ces bateaux impliquerait non seulement un rehaussement des ponts, mais aussi de lourds travaux d'infrastructure, aux écluses notamment.

En 2006, 46% du trafic sur le canal est passé sous les ponts du centre ; 43% était du trafic de transit et 3% du trafic interne à la Région bruxelloise.

Les travaux entrepris par la Wallonie et le Nord de la France pour le projet Seine-Nord de l'Europe vont faire augmenter le trafic de transit à Bruxelles.

En outre, les différents outils promotionnels développés par la Wallonie afin de favoriser le transport de marchandises par voie d'eau renforcent ce mode de transport au sud du pays, entraînant dès lors un accroissement du trafic sur l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi.

Au cours des prochaines années, je compte investir, avec le Port, dans des moyens de promotion afin d'attirer encore plus de trafic à Bruxelles. A l'instar

waarvoor de verschillende dokken zijn ontworpen. Voor de waterwegen is er een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de 3 gewesten op 6 april 1995 waarin de gewesten onder andere overeenkomen om de aanleg, modernisering en instandhouding van de waterwegen met elkaar te bespreken en op elkaar af te stemmen.

Momenteel wordt de resolutie nr 92/2 betreffende "de nieuwe classificatie van de waterwegen" opgesteld door de Europese conferentie van de ministers van Transport op 11-12 juni 1992 als leidraad gebruikt voor de waterwegen, met als referentie [CEMT/CM(92)6/FINAL]

In deze resolutie staat dat voor de bovenvermelde specificaties van de waterweg de vrije doorvaarthoogte minstens 5,25 m of bij voorkeur 7 m dient te zijn.

De doorvaarthoogte van 7 meter is de hoogte die nodig is voor het transport van containers met schepen waarop de containers 3 hoog gestapeld zijn en die van 5,25 m geldt voor schepen met 2 lagen containers. In de huidige situatie zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 8 bruggen die niet aan de minimumhoogte van 5,25 m voldoen.

Dit jaar wordt er op mijn initiatief samen met mijn collega van Mobiliteit een studie uitgevoerd door Stratec. Deze heeft tot doel een klare kijk te geven op de te volgen strategie voor de komende jaren, conform de afspraken met de andere gewesten en de evolutie in de logistieke middelen en tendenzen, zoals bijvoorbeeld de geplande Seine-Nord-verbinding in het noorden van Frankrijk. Zij moet afgerond zijn in september 2008. Ik kan u trouwens melden dat gisteren de eerste vergadering van het begeleidingscomité plaatsvond. Op dit overleg waren ook vertegenwoordigers van het Vlaams en het Waals Gewest aanwezig.

Zodra de resultaten van deze studie bekend zijn, zullen wij in staat zijn om samen met de andere gewesten een gemeenschappelijk standpunt te formuleren.

Momenteel wordt de bovenvermelde resolutie reeds gevolgd in de andere gewesten bij nieuwe infrastructuurwerken. Het spreekt voor zich dat het toepassen van zo'n reglement in een stedelijke omgeving als Brussel erg gecompliceerd en duur is, waardoor grondig onderzoek voorafgaandelijk

de la Région flamande, un expert en transport sera désigné pour convaincre plus d'entreprises des avantages des voies navigables.

Le Port de Bruxelles participe au comité d'accompagnement de tous les travaux publics situés le long du canal et y met logiquement en avant la résolution européenne 92/2.

nodig is.

De tonnenmaat van 1.350 ton blijft behouden en wordt niet opgedreven naar een hogere tonnenmaat van bijvoorbeeld 3.200 ton, zoals u aanhaalt in uw vraag. Op dit ogenblik wijst niets erop dat er nood is aan zulke grote schepen voor het transport. Overigens zou het niet volstaan om enkel de bruggen te verhogen als we erg grote schepen over het kanaal willen laten varen. Er is dan ook nood aan zware infrastructuurwerken aan sluizen en dergelijke.

In 2006 vertegenwoordigde het binnenkomend verkeer 48%, het uitgaand verkeer 9% en het doorvarend verkeer 43% van het verkeer op het kanaal. Het is het doorgaand verkeer dat onder de bruggen van het centrum moet. Daarbij komt nog het verkeer vanuit het noorden van het gewest naar Anderlecht (bevoorrading in zand, brandstoffen en steenkool aan de havenbedrijven rond het Biestebroekdok) en het verkeer vanuit de voorhaven en het Vergotedok naar het zuiden (in Brussel verzameld oud ijzer dat naar de staalnijverheid in Wallonië en in mindere mate naar Noord-Frankrijk wordt vervoerd). Dat verkeer is goed voor 3%. Wanneer men deze twee cijfers samentelt, vaart in totaal 46% van het verkeer onder de centrumbruggen.

De werken die Wallonië en Noord-Frankrijk hebben aangevat voor het project Seine Noord-Europa zullen het verkeer dat Brussel-centrum doorvaart ongetwijfeld nog doen versterken, zoals al aangetoond wordt door de indienstneming van de liften van Strépy-Thieu.

Bovendien versterken de verschillende promotiemiddelen die Wallonië recentelijk heeft ontwikkeld ten gunste van het goederenverkeer via de waterweg (campagne inzake baggerwerken op de waterwegen, financiële stimulansen, oprichting van platforms en diensten, enzovoort) ook de aantrekkingskracht van deze modus in het zuiden, wat een logische groei van het verkeer op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi zal meebrengen.

De komende jaren zal ik met de Haven investeren in promotiemiddelen om nog meer verkeer naar de Brusselse haven aan te trekken. Zo zullen wij naar het voorbeeld van het Vlaams Gewest een transportdeskundige aanstellen om meer bedrijven van de voordelen van de waterweg te overtuigen.

De Haven van Brussel wordt betrokken in het begeleidingscomité van alle openbare werken langs het kanaal. In die comités wijst de Haven consequent op de Europese resolutie 92/2. In het ontwerp voor de voetgangersbrug aan Graaf van Vlaanderen is rekening gehouden met een doorvaarthoogte voor twee lagen containers. Momenteel varen er onder de centrumbruggen nog geen schepen met twee lagen containers, maar wij hebben hierop dus vooruitgelopen. Als de studie uitwijst dat de baten van hogere bruggen voor het Brussels Gewest groter zijn dan de kosten voor aanpassingswerken, zal ik niet nalaten een voortrekkersrol te spelen om die bruggen te verhogen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Cette étude se penchera donc sur les ponts, mais aussi sur la profondeur nécessaire au passage des bateaux de différents tonnages. Vous adopterez ensuite un avis commun avec les autres Régions.*

S'il y a plus d'avantages que d'inconvénients, vous évoquerez avec vos collègues la question du rehaussement des ponts. Si ceci n'est pas réalisable, ne pourriez-vous pas interdire le passage de certains tonnages et les aiguiller vers d'autres voies d'eau ?

Mevrouw Carla Dejonghe.- Als ik het goed begrepen heb, zal die studie niet alleen de kwestie van de bruggen onderzoeken, maar ook de diepgang die nodig is voor de doorvaart van de verschillende tonnenmaten. U zult op basis van die studie een gemeenschappelijk standpunt met de andere gewesten innemen.

Als de baten groter zijn dan de kosten, bent u bereid met uw collega's over de verhoging van de bruggen te praten. Als dat idee evenwel niet haalbaar is, zou u ook het omgekeerde kunnen doen en afspraken kunnen maken om bepaalde tonnenmaten niet toe te laten en deze andere waterwegen te laten gebruiken.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Il est prématuré de me prononcer à ce sujet, d'autant que la Flandre et la Wallonie sont intéressées par le développement accru de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi.*

Par ailleurs, j'ai déjà proposé de rehausser les ponts jusqu'au quai des Armateurs, afin de permettre le passage de navires de croisière jusqu'au centre, ce qui n'implique pas de rehausser l'ensemble des ponts.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Zo ver wil ik zeker nog niet gaan. U suggereert om in de toekomst enkel nog de haven en de voorhaven te gebruiken. Ik had zelf al voorgesteld om de bruggen te verhogen tot aan de Rederskaai, zodat bijvoorbeeld cruiseschepen verder tot in het centrum kunnen varen. In dat geval moeten wij natuurlijk niet alle bruggen verhogen. Er is evenwel duidelijk belangstelling vanuit Vlaanderen en Wallonië om de as Antwerpen-Brussel-Charleroi verder te ontwikkelen. Ik wil daar nog niet op vooruitlopen. Ik kan dus nu nog niet zeggen of wij bepaalde tonnenmaten niet in Brussel zullen toelaten en ze langs een andere waterweg zullen rondsturen. Het is veel te vroeg om daar nu al een uitspraak over te doen.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- L'expert*

Mevrouw Carla Dejonghe.- Zal de

sera-t-il engagé prochainement ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Il vient d'être engagé.*

- L'incident est clos.

transportdeskundige binnen afzienbare tijd in dienst worden genomen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- De transportdeskundige is al aan het werk. Hij werd nog niet zo lang geleden in dienst genomen.

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

concernant "le transport de déchets par voie d'eau".

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- Dans votre réponse à une précédente interpellation, vous reconnaissiez l'importance d'attirer de nouveaux trafics pour le canal, le principal facteur de réussite étant le prix du transport. Le transport par voie d'eau est en général moins cher et plus écologique que le transport routier, mais, à Bruxelles, la situation est différente à cause de la faible hauteur des ponts, qui réduit la rentabilité du transport.*

Tant le secteur public que le secteur privé en sont affectés, mais ne peuvent faire face seuls. Il

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het afvaltransport over de waterweg".

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- In uw antwoord op mijn interpellatie van 25 april 2007 over afvaltransport via het water, erkende u dat het belangrijk is nieuwe trafieken voor het kanaal aan te trekken. De voornaamste factor voor het slagen daarvan is de prijs van het transport. Doorgaans is transport over het water goedkoper en milieuvriendelijker dan over de weg, maar in Brussel is de situatie anders. De bruggen in Brussel liggen vrij laag, hetgeen een rendabel transport over het water bemoeilijkt, zowel voor de overheid als voor de privésector.

convient donc de mettre sur pied un partenariat public-privé (PPP) autour du transport, et donc du transport des déchets, en collaboration avec l'ABP et des partenaires privés. Afin d'en vérifier la faisabilité et l'intérêt des entreprises, M. Kir et vous-même avez lancé un appel aux opérateurs du secteur de la logistique et des déchets en vue de projets durables pour le transport des déchets, tant par rail que sur l'eau. L'appel à manifestation d'intérêt a été publié fin mai 2007 et des entreprises ont déjà dû réagir.

Qu'en est-il ? Combien de projets ont-ils été déposés ? Quelle est la procédure prévue ? Quand les projets seront-ils accordés ? Quels sont les principaux critères d'attribution ?

Bruxelles peut-elle s'inspirer de bonnes pratiques suivies par d'autres ports en matière de PPP et de transport par voie d'eau ? Quels sont les éléments des modèles mis en place à Rotterdam et en Région flamande qui sont d'application pour Bruxelles ?

Au printemps 2007, le Port a engagé un expert en transport chargé d'optimaliser les flux de marchandises des entreprises et de sensibiliser ces dernières au recours au canal pour le transport de leurs produits. Quel est le bilan de son action ?

Noch de overheid, noch de privésector kan dit alleen aan. Er is een publiek-private samenwerking (PPS) nodig: een formule om transport, en dus ook afvaltransport, over het water betaalbaar te maken, door een samenwerking van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid en privépartners. Om de haalbaarheid daarvan en de interesse van de bedrijven na te gaan, hebben u en staatssecretaris Kir een rechtstreekse oproep gedaan tot de operatoren van de logistieke sector en van het afvalbeheer voor projecten rond duurzaam vervoer van afval, zowel langs de waterweg als langs het spoor. De 'oproep tot blijken van belangstelling' werd eind mei 2007 gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de Europese Unie. Bedrijven uit de transport- en afvalsector kregen twee maanden de tijd om te reageren op de oproep. Op dit moment zouden de reacties dus binnen moeten zijn.

Wat is de stand van zaken rond de 'oproep tot blijken van belangstelling'? Hoeveel projecten werden er ingediend? Hoe loopt de procedure verder? Wanneer zullen de projecten gegund worden? Ik neem aan dat dat ondertussen al gebeurd is. Wat zijn de belangrijkste gunningscriteria?

Zijn er goede praktijken inzake PPS en vervoer over het water die Brussel kan overnemen van andere havens? In het Vlaams Gewest is er een PPS voor het bouwen van laad- en losinstallaties voor bedrijven, waarbij de overheid voor 80% en het bedrijf voor 20% investeert. Ook in Rotterdam is er voor de ontwikkeling van de haven een PPS-model opgezet. Welke belangrijke elementen uit deze modellen zijn op de haven van Brussel van toepassing?

In het voorjaar van 2007 heeft de Haven van Brussel een transportdeskundige aangeworven met als opdracht de goederenstromen van de bedrijven te optimaliseren en bedrijven bewust te maken van de mogelijkheid materiaal via het kanaal te vervoeren. Kunt u zijn aanpak tot nu toe overlopen?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Dans une Ville-Région, une politique durable de la mobilité est essentielle afin de*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Uitstel leidt soms inderdaad tot afstel, maar ik zal uw vraag over afvaltransport vandaag dus eindelijk

garantir l'attrait et la viabilité de la ville. Le transport de déchets ménagers via le canal constitue une option intéressante.

M. Kir et moi-même avons lancé cet appel à projets après avoir pris connaissance de plusieurs projets étrangers couronnés de succès. Le 8 octobre, date de dépôt des projets, nous avions reçu six offres, émanant entre autres d'entreprises dotées d'une grande expérience en matière de transport de déchets ménagers. L'évaluation de ces offres sera clôturée courant février.

Les entreprises suivantes ont déposé un projet : Herbosch-Kiere, J. Lemaire, Max Thiébaut et Shipit. Deux projets ont été présentés par une entreprise de traitement des déchets et une entreprise de transport qui ont uni leurs efforts : Shanks Brussel - IFB et Veolia Environmental Services Belgium - CFNR.

Parmi les projets introduits, quatre utilisent la voie d'eau, un le rail et un combine les deux modes de transport.

Le principal critère d'attribution est certainement le prix, mais interviennent aussi d'autres facteurs, parmi lesquels les nuisances frappant les riverains et les problèmes de mobilité autour de la zone de chargement et de déchargement. Courant février, nous sélectionnerons les deux meilleures offres et inviterons les entreprises à venir discuter de la réalisation concrète de leur projet.

En partie grâce à mon impulsion, le Port de Bruxelles est devenu leader en matière de PPP. Tous les grands projets récents entrepris au Port sont réalisés via une formule visant à obtenir une meilleure qualité pour un prix moins élevé, mais aussi à partager les risques entre les secteurs public et privé. La valorisation de l'ancien site Carcoke, la construction et l'exploitation d'un nouveau complexe logistique situé avenue du Port, le BILC, ainsi que l'exploitation du terminal à conteneurs en sont des exemples.

La formule PPP est également à l'ordre du jour pour le transport des déchets.

Nous suivons aussi d'autres PPP réalisés ailleurs. Le Port effectue aussi régulièrement une étude comparative avec d'autres ports. Je désire accélérer davantage ce rythme dans le nouveau

kunnen beantwoorden. Het doet me trouwens plezier dat u het dossier nauwlettend volgt.

In een stadsgewest is een duurzaam mobiliteitsbeleid van groot belang om de stad aantrekkelijk en leefbaar te maken. Het vervoer van huishoudelijk afval via het kanaal is een interessante optie om er werk van te maken. Het gaat immers over 100.000 ton afval per jaar dat van de gemeenten in het zuiden van het gewest via de binnenstad naar de verbrandingsovens wordt getransporteerd.

Met een aantal succesvolle buitenlandse projecten in het achterhoofd hebben staatssecretaris Kir en ikzelf een projectoproep gelanceerd. Op 8 oktober, datum waarop de termijn om offertes in te dienen verstreek, hadden we tot onze blijdschap zes offertes ontvangen. Ze waren onder meer afkomstig van bedrijven die heel wat ervaring hebben met het transport van huishoudelijk afval.

Op dit ogenblik worden de offertes onderzocht. In de loop van februari moet de evaluatie klaar zijn.

De volgende bedrijven hebben een project ingediend: Herbosch-Kiere, J. Lemaire, Max Thiébaut en Shipit. Er zijn ook twee projecten ingediend waarvoor een afvalverwerkingsbedrijf en een transportbedrijf de handen in elkaar hebben geslagen : Shanks Brussel - IFB en Veolia Environmental Services Belgium - CFNR.

Ik herinner er u aan dat de bedrijven zowel waterwegprojecten als spoorprojecten mochten indienen. Van de ontvangen projecten zijn er vier voor het water, een voor het spoor en een voor de beide vervoersmodi.

De prijs is het belangrijkste gunningscriterium, maar uiteraard houden wij ook rekening met een aantal andere elementen, zoals de aandacht voor de geurhinder voor omwonenden en andere vormen van overlast. Ook de mobiliteitsproblematiek rond de laad- en loszone zullen we analyseren. In februari selecteren wij de twee beste offertes en beginnen we gesprekken met deze ondernemingen over de concrete realisatie ervan.

Mede onder mijn impuls, is de Haven een koploper geworden inzake Publiek-Private-Samenwerking (PPS). Alle recente grote projecten van de Haven verlopen via een dergelijke formule, waarmee we

contrat de gestion.

Depuis 2005, tout grand projet aux Pays-Bas (de plus de 112,5 millions d'euros) portant sur les infrastructures de transport doit faire l'objet d'une recherche de PPP. Tant Rotterdam que Bruxelles utilisent fréquemment le PPP pour leurs projets d'envergure.

La mission principale de l'expert en transport consiste à encourager les entreprises bruxelloises, et pas uniquement celles proches du canal, à utiliser la voie d'eau pour le transport de leurs marchandises.

La Région assure financièrement l'engagement de cet expert. Il s'agit d'un contrat temporaire d'un an, à mi-temps et renouvelable. Le suivi de sa mission est assuré par le Port de Bruxelles et la Communauté des entreprises du Port de Bruxelles.

M. Patrick Coets, le nouvel expert engagé en septembre, a présenté un exposé sur sa mission à Saint-Pétersbourg, réalisée dans le cadre de la promotion des voies fluviales vers le nord de l'Europe.

Il entretient par ailleurs des contacts positifs avec son homologue de VOKA-De Scheepvaart. Il participera prochainement à une expérience de transport de matériaux de construction sur palette par voie d'eau, afin d'examiner si ce mode de transport est concurrentiel.

L'entreprise bruxelloise de matériaux de construction Binje-Ackermans y participe également. Ces expériences sont nécessaires pour promouvoir le transport fluvial auprès des entreprises. M. Coets nous fournira son premier rapport en février.

de kwaliteit willen verbeteren voor een lagere kostprijs en waarbij het risico wordt verdeeld tussen de overheid en de privésector. Voorbeelden hiervan zijn de opwaardering van de voormalige Carcokesite, de bouw en exploitatie van een nieuwe logistiek complex aan de Havenlaan (het BILC) en de uitbating van de containerterminal.

Ook voor het afvaltransport streven we naar een dergelijke PPS-formule. Voor de containerterminal, bijvoorbeeld, levert de Haven het terrein en de laadinfrastructuur terwijl de privépartner zorgt voor de infrastructuur op het terrein.

Uiteraard volgen wij van nabij andere PPS-projecten die elders worden uitgevoerd. De Haven voert op regelmatige basis een vergelijkende studie uit over wat er gebeurt in andere havens. In het nieuwe beheerscontract wil ik dit ritme nog versnellen.

Sinds 2005 moet er in Nederland voor elk omvangrijk project (meer dan 112,5 miljoen euro) inzake transportinfrastuctuur gezocht worden naar een PPS. Dit is het geval voor projecten als de 'tweede Maasvlakte' en de 'Mainportontwikkeling Rotterdam'. Net als Brussel maakt dus ook Rotterdam voor haar grote projecten veelvuldig gebruik van deze succesvolle PPS-formule.

De opdracht van de transportdeskundige bestaat er in om Brusselse bedrijven te adviseren over hun goederenstroom en het transport via het water te promoten. Het gaat daarbij overigens niet enkel over bedrijven die aan het kanaal zijn gevestigd. Ook andere Brusselse bedrijven worden gestimuleerd om hun goederen via de waterweg te vervoeren.

Het inzetten van de transportdeskundige gebeurt met middelen van het Brussels Gewest. Het betreft een tijdelijke opdracht van één jaar, met de mogelijkheid dit contract te verlengen, op halftijdse basis. De uitvoering en de opvolging van zijn werkzaamheden gebeurt in samenspraak met de Haven van Brussel en de Gemeenschap van Ondernemingen in de Haven van Brussel.

De nieuwe transportdeskundige, de heer Patrick Coets, is begin september met zijn opdracht gestart. Hij is zich ondertussen aan het inwerken en heeft reeds een uiteenzetting gegeven op de handelsmissie in Sint-Petersburg. Het is namelijk

de bedoeling om de zeevaartroute richting Noord-Europa beter te promoten.

Overigens heeft hij ook goede contacten met de transportdeskundige die actief is bij VOKA -De Scheepvaart, waar hij zal meewerken aan het experiment om bouwmaterialen met behulp van paletten over de waterweg te transporteren en na te gaan of dat een concurrentiële methode is.

Het Brusselse bouwmaterialenbedrijf Binje-Ackermans werkt mee aan dit initiatief. Het komt erop aan dat de transportdeskundige een aantal van deze concrete initiatieven kan uitwerken om het bedrijfsleven er met meer slagkracht van te kunnen overtuigen om de waterweg te gebruiken bij de transport van hun goederen. Ik verwacht het eerste verslag van de heer Coets in februari.

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

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- J'en resterai là, vu la réponse détaillée de Mme Grouwels.*

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Gelet op het uitvoerige antwoord van mevrouw Grouwels, zal ik het hierbij laten.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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

concernant "l'encouragement de la navigation intérieure comme moyen de transport".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het stimuleren van de binnenvaart als transportmiddel".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.