



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

Integraal verslag

Compte rendu intégral

**Plenaire openingsvergadering van
WOENSDAG 15 OKTOBER 2008**
(Ochtendvergadering)

**Séance plénière d'ouverture du
MERCREDI 15 OCTOBRE 2008**
(Séance du matin)

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.

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.

INHOUD	SOMMAIRE
OPENING VAN DE GEWONE ZITTING 2008-2009	OUVERTURE DE LA SESSION ORDINAIRE 2008-2009
VERONTSCHULDIGD	EXCUSÉS
BENOEMING VAN HET VAST BUREAU	NOMINATION DU BUREAU DÉFINITIF
Benoeming van de voorzitter van het parlement	Nomination du président du parlement
Benoeming van de eerste ondervoorzitter van het parlement	Nomination du premier vice-président du parlement
Benoeming van ondervoorzitters en van secretarissen van het parlement	Nomination de vice-présidents et de secrétaires du parlement
Benoeming van de negende secretaris van het parlement	Nomination du neuvième secrétaire du parlement
TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER	DISCOURS DU PRÉSIDENT
BUREAUS VAN DE COMMISSIES	BUREAUX DES COMMISSIONS
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT
Grondwettelijk hof	Cour constitutionnelle

Begrotingsberaadslaging	14	Délibération budgétaire	14
Beheerscontract 2008-2012 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Haven van Brussel	14	Contrat de gestion 2008-2012 entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles	14
ONTWERP VAN ORDONNANTIE	15	PROJET D'ORDONNANCE	15
Indiening		Dépôt	
Verzending naar een commissie		Renvoi en commission	
REKENHOF	15	COUR DES COMPTES	15
Verzending naar een commissie		Renvoi en commission	
VOORSTEL VAN RESOLUTIE	16	PROPOSITION DE RÉSOLUTION	16
Voorstel van resolutie van de heer Christos Doulkeridis en mevrouw Céline Delforge ertoe strekkende de multimodaliteit aan te moedigen en het gebruik van het openbaar vervoer te vergemakkelijken door de Hypermobil-kaart in te voeren (nrs A-382/1 en 2 - 2006/2007)	16	Proposition de résolution de M. Christos Doulkeridis et Mme Céline Delforge visant à encourager la multimodalité et à faciliter l'usage des transports publics par la création de la carte Hypermobil (nos A-382/1 et 2 - 2006/2007)	16
<i>Algemene bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, rapporteur, de heer Christos Doulkeridis, de heer Pascal Smet, minister.</i>	16	<i>Discussion générale – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, rapporteuse, M. Christos Doulkeridis, M. Pascal Smet, ministre.</i>	16
<i>Bespreking van de consideransen en van de streeppjes van het verzoekend gedeelte</i>	18	<i>Discussion des considérants et des tirets du dispositif</i>	18

INTERPELLATIES	19	INTERPELLATIONS	19
- van mevrouw Françoise Schepmans	19	- de Mme Françoise Schepmans	19
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,		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 Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,		et à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,	
betreffende "de plannen voor de verbreding van de Ring".		concernant "le projet d'élargissement du ring".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'tito,	19	Interpellation jointe de Mme Olivia P'tito,	19
betreffende "de verbreding van de Ring en het standpunt van de Brusselaars".		concernant "l'élargissement du ring et l'avis des Bruxellois".	
Toegevoegde interpellatie van de heer René Coppens,	20	Interpellation jointe de M. René Coppens,	20
betreffende "de verbreding van de Ring rond Brussel".		concernant "l'élargissement du ring de Bruxelles".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	20	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	20
betreffende "de plannen van het Vlaams Gewest voor de verbreding van de Ring ten noorden van Brussel".		concernant "le projet de la Région flamande d'élargissement du ring au nord de Bruxelles".	

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, betreffende "het openbaar onderzoek over de verbreding van de Ring O".	20	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 20 concernant "l'enquête publique relative à l'élargissement du ring O".	20
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Adelheid Byttebier, betreffende "de verbreding van de Ring O, de impact van het plan op Iris 2 en de bedreiging van het Natura 2000-gebied in Brussel".	20	Interpellation jointe de Mme Adelheid Byttebier, concernant "l'élargissement du ring O, son impact sur le Plan Iris 2 et la mise en danger des zones Natura 2000 à Bruxelles".	20
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Marie-Paule Quix, mevrouw Adelheid Byttebier, mevrouw Céline Delforge, de heer Johan Demol, de heer Walter Vandenbossche, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Olivia P'tito, de heer René Coppens, de heer Hervé Doyen.</i>	37	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Marie-Paule Quix, Mme Adelheid Byttebier, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, M. Walter Vandenbossche, M. Pascal Smet, ministre, Mme Françoise Schepmans, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Olivia P'tito, M. René Coppens, M. Hervé Doyen.</i>	37

VOORZITTERSCHAP: DE HEER JOS CHABERT, OUDSTE LID IN JAREN.
PRÉSIDENCE : M. JOS CHABERT, DOYEN D'ÂGE.

(Bijgestaan door mevrouw Valérie Seyns en mevrouw Céline Delforge, jongste leden van elke taalgroep)
(Assisté de Mme Valérie Seyns et de Mme Céline Delforge, membres les plus jeunes de chaque groupe linguistique)

**OPENING VAN DE GEWONE ZITTING
2008-2009**

- *De vergadering wordt geopend om 9.42 uur.*

De voorzitter.- Dames en heren, waarde collega's, het parlement komt heden van rechtswege bijeen op grond van artikel 26, § 1, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Ik verklaar de gewone zitting 2008-2009 voor geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- de heer Charles Picqué, minister-president, op missie in het buitenland;
- mevrouw Anne Swaelens;
- mevrouw Audrey Rorive;
- de heer Stéphane de Lobkowicz, op missie in het buitenland;
- mevrouw Magda De Galan;
- mevrouw Els Ampe.

**OUVERTURE DE LA SESSION
ORDINAIRE 2008-2009**

- *La séance est ouverte à 9h42.*

M. le président.- Mesdames, Messieurs, chers collègues, le parlement se réunit aujourd'hui de plein droit, en vertu de l'article 26, § 1er, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

Je déclare ouverte la session ordinaire 2008-2009.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Charles Picqué, ministre-président, en mission à l'étranger ;
- Mme Anne Swaelens ;
- Mme Audrey Rorive ;
- M. Stéphane de Lobkowicz, en mission à l'étranger ;
- Mme Magda De Galan ;
- Mme Els Ampe.

BENOEMING VAN HET VAST BUREAU

De voorzitter.- Aan de orde is de benoeming van het Vast Bureau.

Het aftredend Bureau is als volgt samengesteld:

Voorzitter

de heer Eric Tomas (F)

Eerste Ondervoorzitter

de heer Jan Béghin (N)

Ondervoorzitters

de heer Didier Gosuin (F)

de heer Mohamed Azzouzi (F)

mevrouw Marion Lemesre (F)

Secretarissen

de heer Joël Riguelle (F)

de heer Mohamed Daïf (F)

de heer Willem Draps (F)

de heer Alain Daems (F)

de heer Dominiek Lootens-Stael (N)

de heer Emin Özkara (F)

de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (F)

de heer René Coppens (N)

de heer Jos Chabert (N)

Een ontslagenemend secretaris, lid van de Nederlandse taalgroep, is tot op heden niet vervangen.

NOMINATION DU BUREAU DÉFINITIF

M. le président.- L'ordre du jour appelle la nomination du Bureau définitif.

Le Bureau sortant se compose de :

Président

M. Eric Tomas (F)

Premier Vice-Président

M. Jan Béghin (N)

Vice-Présidents

M. Didier Gosuin (F)

M. Mohamed Azzouzi (F)

Mme Marion Lemesre (F)

Secrétaires

M. Joël Riguelle (F)

M. Mohamed Daïf (F)

M. Willem Draps (F)

M. Alain Daems (F)

M. Dominiek Lootens-Stael (N)

M. Emin Özkara (F)

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (F)

M. René Coppens (N)

M. Jos Chabert (N)

Un secrétaire, membre du groupe linguistique néerlandais, n'est pas remplacé à ce jour.

Benoeming van de voorzitter van het parlement

De voorzitter.- Wij gaan over tot de benoeming van de voorzitter van het parlement.

Ik herinner er u aan dat de voorzitter van het parlement bij geheime stemming en bij volstrekte meerderheid wordt gekozen.

Vraagt iemand het woord voor een voorstel van kandidaatstelling?

De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik stel de heer Eric Tomas voor als kandidaat.*

De voorzitter.- U hebt het voorstel gehoord?

(*Instemming*)

Aangezien er slechts één kandidaat is, verklaar ik de heer Eric Tomas verkozen als voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

(*Applaus*)

De voorzitter.- Na dit spontane applaus, nodig ik de voorzitter van het parlement uit om plaats te nemen aan het Bureau.

(*De heer Eric Tomas treedt als voorzitter op*)

Benoeming van de eerste ondervoorzitter van het parlement

De voorzitter.- We gaan over tot de benoeming van de eerste ondervoorzitter van het parlement.

Ik herinner u eraan dat de voorzitter en de eerste ondervoorzitter tot een verschillende taalgroep moeten behoren. Bovendien geschieden benoemingen in het Bureau bij geheime stemming en bij volstrekte meerderheid van stemmen in het parlement en in de taalgroep waartoe de kandidaten

Nomination du président du parlement

M. le président.- Nous procédons à la nomination du président du parlement.

Je vous rappelle que le président du parlement est élu au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une proposition de candidature ?

La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort.- M. le président, je vous propose la candidature de M. Eric Tomas.

M. le président.- Vous avez entendu la proposition ?

(*Assentiment*)

Etant donné qu'il n'y a qu'un seul candidat, je déclare M. Eric Tomas élu président du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

(*Applaudissements*)

M. le président.- Après ces applaudissements spontanés, j'invite le président du parlement à prendre place au Bureau.

(*M. Eric Tomas prend place au fauteuil présidentiel*)

Nomination du premier vice-président du parlement

M. le président.- Nous procédons à la nomination du premier vice-président du parlement.

Je vous rappelle que le premier vice-président et le président doivent appartenir à un groupe linguistique différent. En outre, les nominations au sein du Bureau sont faites au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages au sein du parlement et au sein du groupe linguistique

behoren.

Vraagt iemand het woord voor een voorstel van kandidaatstelling?

Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.– Ik stel de heer Jan Béghin als eerste ondervoorzitter voor.

De voorzitter.– U heeft het voorstel gehoord?

(Instemming)

Aangezien er slechts één kandidaat is, verklaar ik de heer Jan Béghin verkozen als eerste ondervoorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Benoeming van ondervoorzitters en van secretarissen van het parlement

De voorzitter.– We dienen tot de achtereenvolgende benoeming van drie ondervoorzitters en van tien secretarissen over te gaan.

Ik stel u de herbenoeming van het uitarend Bureau voor met uitzondering van het mandaat van negende secretaris, dat nog moet worden ingevuld.

Geen opmerkingen?

Aldus wordt besloten.

Benoeming van de negende secretaris van het parlement

De voorzitter.– Bij brief van 26 september 2008 deelt de heer Johan Demol, voorzitter van de Vlaams Belang-fractie, mij mee dat de heer Frédéric Erens zich kandidaat stelt voor het mandaat van secretaris van het parlement, ter vervanging van de heer Jos Van Assche.

Aangezien er slechts één kandidaat is, verklaar ik de heer Frédéric Erens verkozen als secretaris van het

auxquels appartiennent les candidats.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une proposition de candidature ?

La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix (*en néerlandais*).– *Je propose la candidature de M. Jan Béghin à la fonction de premier vice-président.*

M. le président.– Vous avez entendu la proposition ?

(Assentiment)

Etant donné qu'il n'y a qu'un seul candidat, je déclare M. Jan Béghin élu premier vice-président du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Nomination de vice-présidents et de secrétaires du parlement

M. le président.– Nous devons procéder à la nomination successive de trois vice-présidents et de dix secrétaires.

Je vous propose la reconduction du Bureau sortant à l'exception du mandat de neuvième secrétaire qui reste à pourvoir.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

Nomination du neuvième secrétaire du parlement

M. le président.– Par lettre du 26 septembre 2008, M. Johan Demol, président du groupe Vlaams Belang, m'informe de la candidature de M. Frédéric Erens au mandat de secrétaire du parlement, en remplacement de M. Jos Van Assche.

Etant donné qu'il n'y a qu'un seul candidat, je déclare M. Frédéric Erens élu secrétaire du

Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Het vast Bureau is voor wettig en voltallig verklaard. Ik nodig de eerste ondervoorzitter en een secretaris van het vast Bureau uit plaats te willen nemen aan het Bureau.

(De heer Jan Béghin treedt als ondervoorzitter op)

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is voor wettig en voltallig verklaard. Daarvan zal kennis worden gegeven aan de Koning, aan de Senaat, aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, aan het Vlaams Parlement, aan het Parlement van de Franse Gemeenschap, aan het Waals Parlement, aan het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap, aan het Parlement francophone bruxellois en aan de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie.

TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER

De voorzitter (in het Frans).- *Waarde collega's, ik dank u voor het vertrouwen dat u in mij stelt door mij voor de vijfde opeenvolgende keer te verkiezen als voorzitter van het parlement.*

In de lijn van de vorige zittingen zal ik trachten om de voorzitter van iedereen te zijn. Ik dank de fractievoorzitters van de oppositie en de meerderheid voor de positieve beoordelingen die mij te beurt gevallen zijn bij ons politieke wederoptreden twee weken geleden.

(verder in het Nederlands)

Deze zittingsperiode zal bijzonder zijn, aangezien zij eind april 2009 afloopt, voor de verkiezingsperiode die tot de verkiezingen van 7 juni duurt. Ze zal evenwel niet minder intens zijn, zoals ik nog zal aantonen.

Eerst wil ik nog even achterom kijken. Deze zittingsperiode zal voor het parlement een periode geweest zijn van consolidering van de vestigings-

parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Bureau définitif est ainsi constitué. J'invite le premier vice-président et un secrétaire du Bureau définitif à prendre place au Bureau.

(M. Jan Béghin prend place dans le fauteuil de vice-président)

Le parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est constitué. Il en sera donné connaissance au Roi, au Sénat, à la Chambre des Représentants, au parlement de la Communauté française, au parlement flamand, au parlement wallon, au parlement de la Communauté germanophone, au parlement francophone bruxellois et au "Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie".

DISCOURS DU PRÉSIDENT

M. le président.- Chers collègues, je vous remercie de la confiance que vous me témoignez en me réélisant à la présidence de notre parlement pour la cinquième fois.

Dans la continuité des exercices précédents, je m'efforcerai d'être le président de toutes et de tous, et je remercie les chefs de groupe - de l'opposition et de la majorité - pour les appréciations positives qu'ils ont données à mon égard lors de notre rentrée politique, il y a quinze jours.

(poursuivant en néerlandais)

Cette session parlementaire sera particulière vu qu'elle se terminera en avril 2009, avant la période électorale qui prendra fin aux élections du 7 juin. Elle n'en sera toutefois pas moins intense.

Je tiens néanmoins à revenir en arrière. Cette législature sera pour le parlement une période de consolidation de son implantation.

plaats.

(*verder in het Frans*)

Een van de markantste verwijzingen was het samenbrengen van alle politieke fracties in onze eigen gebouwen. De renovatie van het gebouwencomplex heeft op de benedenverdieping een receptie-, conferentie en tentoonstellingszaal opgeleverd, die veel gebruikt wordt. De binnentuin met de groenmuren is uniek in België en maakt grote indruk op de bezoekers.

De loopbrug tussen het gebouw van de fracties en ons halfrond heeft de circulatie in onze gebouwen sterk vergemakkelijkt. En de voormalige winkels zijn, na heel wat perikelen, een onthaal- en informatiecentrum geworden. Ten slotte hebben we, dankzij een overeenkomst tussen het parlement en het parlement van de Franstalige Brusselaars, een toegang kunnen aanleggen tot de ondergrondse parkeerruimte, die al bijna tien jaar niet meer werd gebruikt.

Al die werken zijn niet zonder problemen verlopen en hebben heel veel vergaderingen gevuld van de diensten - die ik daarvoor dank - en van de werkgroep Gebouwen. Ik bedank ook de enkele collega's van de oppositie en de meerderheid die me bij deze taak hebben bijgestaan.

(*verder in het Nederlands*)

Nu dienen we nog de basis te leggen voor de werken die in de loop van de volgende zittingsperiode zullen worden uitgevoerd. De nieuwe gebouwen en het Postkoetsgebouw, dat eindelijk gerenoveerd zal worden, moeten voorzien in onze eigen behoeften en in die van het Parlement van de Franstalige Brusselaars. Na afloop van die werken zullen we beschikken over een uniek, centraal gelegen en coherente gebouwencomplex voor al onze parlementaire instellingen.

(*verder in het Frans*)

Binnen een maand, ter gelegenheid van het feest van de Duitstalige Gemeenschap, heeft er in onze gebouwen een tentoonstelling plaats om het grote publiek nader kennis te laten maken met die gemeenschap, met haar eigen kenmerken en dynamisme. We zullen haar parlement en regering ontvangen op een receptie waarop alle Duitstaligen

(*poursuivant en français*)

Parmi les réalisations les plus marquantes de cette législature, nous avons d'abord procédé au regroupement de tous les groupes politiques dans nos propres bâtiments. Des travaux d'assainissement de l'îlot nous ont permis d'avoir au rez-de-chaussée une salle de réception, de conférence et d'exposition qui est très largement utilisée. Le jardin aménagé en intérieur d'îlot, avec ses murs végétaux verticaux, est unique en Belgique et fait l'admiration des visiteurs.

La jonction par une passerelle du bâtiment des groupes et de notre hémicycle a grandement facilité la circulation dans le bâtiment. Les anciens magasins, après bien des péripéties, ont pu être transformés en centre d'accueil et d'information. Enfin, grâce à l'accord entre notre parlement et le parlement francophone bruxellois, nous avons pu faire réaliser une rampe d'accès au parking souterrain qui dormait, inutilisé depuis près de dix ans.

Tous ces travaux, réalisés non sans difficultés et problèmes, ont nécessité de très nombreuses réunions de la part de nos services, que je remercie, et du groupe de travail "Bâtiments". Je remercie également les quelques collègues de l'opposition et de la majorité qui m'ont aidé dans cette tâche.

(*poursuivant en néerlandais*)

A présent, nous devons jeter les bases des travaux qui seront exécutés au cours de la prochaine législature. Les nouveaux bâtiments devront répondre à nos besoins et à ceux du parlement des Bruxellois francophones. Lorsque ces travaux seront achevés, nous disposerons d'un complexe de bâtiments unique, cohérent et centralisé pour toutes nos institutions parlementaires.

(*poursuivant en français*)

Nous accueillerons dans nos murs une exposition dédiée à la Communauté germanophone, dans le but de mieux faire connaître cette dernière auprès du grand public, avec ses particularités et son dynamisme propre. Nous recevrons son parlement et son gouvernement lors d'une réception à laquelle seront conviés tous les germanophones travaillant à Bruxelles.

die in Brussel werken, zullen worden uitgenodigd.

Begin 2009 gaan de feestelijkheden rond twintig jaar Brussels Gewest van start. Voor het parlement is dit in de eerste plaats de gelegenheid om eer te betuigen aan sommige leden die al twintig jaar of langer lid zijn van het parlement. Tevens zal er een tentoonstelling worden gehouden over twintig jaar wetgevend werk in het gewest, sedert de oprichting van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad tot op heden. Die tentoonstelling zal het belang en de diversiteit van het werk van de Brusselse instellingen in de kijker stellen. Ik ben ervan overtuigd dat deze tentoonstelling de rol van Brussel als volwaardig gewest, met de bijzondere rol van hoofdstedelijk gewest, zal bevestigen bij degenen die eventueel nog de bedoeling zouden hebben om die rol te ontkennen of te minimaliseren.

(verder in het Nederlands)

Het parlement zal de deuren blijven openhouden voor het maatschappelijke middenveld en toelaten dat er colloquia, themavergaderingen en bezoeken worden georganiseerd. Om met de verkiezingen in het vooruitzicht de neutraliteit van de instelling te garanderen, heeft het Bureau in uitgebreide samenstelling beslist om vanaf februari niet langer politiek getinte bezoeken of vergaderingen toe te staan, teneinde problemen te vermijden. Ik denk dat dat een verstandige beslissing is.

(verder in het Frans)

Er rest mij nog u een uitstekende zitting 2008-2009, intens werk en vruchtbare debatten toe te wensen, zij het liefst niet te luidruchtig of ongedisciplineerd, om te vermijden dat ik te vaak de voorzittershamer moet hanteren die, in tegenstelling tot wat sommige boze tongen mogen beweren, niet mijn geliefkoosde werktuig is.

(Applaus)

BUREAUS VAN DE COMMISSIONS

De voorzitter.- Overeenkomstig het reglement zouden de commissies moeten vergaderen om hun bureaus samen te stellen.

Au début de l'année 2009 débuteront les festivités relatives au vingtième anniversaire de la Région bruxelloise. Pour notre parlement, ce sera l'occasion de mettre à l'honneur certains de ses membres qui totalisent vingt années et plus d'activités parlementaires. Ce sera également l'occasion de présenter une exposition consacrée aux vingt années de travail législatif dans notre Région, depuis les débuts du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale jusqu'à nos jours.

Cette exposition montrera l'importance et la diversité de nos travaux, et je suis persuadé qu'elle confirmera notre rôle de Région à part entière, avec son statut particulier de Région-Capitale, auprès de ceux qui, éventuellement, auraient encore l'intention de l'ignorer ou de le minimiser.

(poursuivant en néerlandais)

Le parlement gardera ses portes ouvertes pour la société civile et autorisera l'organisation de colloques, réunions thématiques et visites. Pour garantir la neutralité de l'institution dans la perspective des élections, le Bureau élargi a décidé, avec bon sens, de ne plus autoriser de visites ou réunions à connotation politique à partir de février, afin d'éviter des problèmes.

(poursuivant en français)

Il me reste à souhaiter à toutes et tous une excellente session 2008-2009, un travail intense et des débats fructueux, mais pas trop bruyants ou indisciplinés pour m'éviter de devoir jouer du maillet, car, contrairement à ce que certains prétendent, le maillet n'est pas mon instrument préféré.

(Appaudissements)

BUREAUX DES COMMISSIONS

M. le président.- Conformément à notre règlement, les commissions devraient se réunir afin de procéder à la nomination de leurs bureaux respectifs.

Indien het parlement eenparig akkoord gaat, zouden wij de procedure kunnen vereenvoudigen en ervan uitgaan dat de mandaten van de leden van de bureaus van de verschillende commissies worden hernieuwd, met uitzondering, wel te verstaan, van de commissies waar een wijziging in overweging werd genomen.

Geen bezwaar?

Aldus wordt besloten.

Si le parlement est unanimement d'accord, nous pourrions simplifier la procédure et considérer comme réélus les membres des bureaux des commissions, à l'exception, bien entendu, des commissions où un changement est prévu.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

Grondwettelijk hof

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

Cour constitutionnelle

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

Begrotingsberaadslaging

De voorzitter.- Een besluit van de regering werd door de regering aan het parlement overgezonden.

Het zal in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

Délibération budgétaire

M. le président.- Un arrêté du gouvernement a été transmis au parlement par le gouvernement.

Il figurera en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

Beheerscontract 2008-2012 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Haven van Brussel

De voorzitter.- Bij brief van 2 oktober 2008 bezorgt de staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel, overeenkomstig artikel 5 van de ordonnantie van

Contrat de gestion 2008-2012 entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles

M. le président.- Par lettre du 2 octobre 2008, la secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles, transmet, conformément à l'article 5 de l'ordonnance du

3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het beheerscontract 2008-2012 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Haven van Brussel.

– Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 2 oktober 2008 werd het ontwerp van ordonnantie houdende de eerste aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2008 ingevolge de beraadslaging nr. 01 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (nr. A-506/1 - 2007/2008) ingediend door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

– Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

REKENHOF

De voorzitter.- Bij brief van 9 oktober 2008 deelt de voorzitter van het Rekenhof mij mee een afschrift ontvangen te hebben van de beraadslaging nr. 01 die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 2 oktober 2008 heeft genomen tot machtiging van de vastlegging, de ordonnancering en de betaling van uitgaven bestemd voor de deelneming van het gewest in de kapitaalverhoging van DEXIA N.V.

Zijn college is van oordeel dat deze beraadslaging beantwoordt aan de voorwaarden bepaald in artikel 26 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van

3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, le contrat de gestion 2008-2012 entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles.

– Renvoi à la commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications.

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 2 octobre 2008, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2008 suite à la délibération budgétaire n° 01 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-506/1 - 2007/2008).

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

COUR DES COMPTES

M. le président.- Par lettre du 9 octobre 2008, le président de la Cour des comptes m'informe avoir reçu une copie de la délibération budgétaire n° 01 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 octobre 2008 autorisant l'engagement, la liquidation et le paiement de dépenses destinées à la participation de la Région dans l'augmentation de capital de Dexia s.a.

Son collège estime que cette délibération satisfait aux conditions prévues par l'article 26 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la

toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle.

– Verzonden naar de Commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEER CHRISTOS DOULKERIDIS EN MEVROUW CÉLINE DELFORGE ERTOE STREKKENDE DE MULTIMODALITEIT AAN TE MOEDIGEN EN HET GEBRUIK VAN HET OPENBAAR VERVOER TE VERGEMAKKELIJKEN DOOR DE HYPERMOBIL-KAART IN TE VOEREN (NRS A-382/1 EN 2 - 2006/2007).

Algemene besprekking

De voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

Het woord is aan mevrouw Dejonghe, rapporteur.

Mevrouw Carla Dejonghe, rapporteur.- De besprekking begon met de inleidende uiteenzetting van de heer Doulkeridis, de eerste mede-indiener van het voorstel. Hij legde uit dat het aantal bedrijfsvoertuigen op 50% van het wagenpark wordt geraamd. Het wegverkeer zal op termijn helemaal vastlopen. Zijn voorstel strekt ertoe om de Hypermobilkaart in te voeren als alternatief voor bedrijfswagens. De kaart zou het gebruik van andere transportmethoden bevorderen. Het is een soort van protonkaart waarmee kan worden betaald voor diverse vormen van vervoer. De gebruikers zouden kunnen kiezen uit alternatieven voor hun eigen wagen, zoals de taxi, Cambio, de aankoop van een fiets enzovoort. Kortom, de Hypermobilkaart zou een echte milieuvriendelijke bedrijfskaart worden. Om de kaart interessant te maken, zou ze dezelfde fiscale voordeelen als bedrijfswagens moeten opleveren.

Volgens minister Smet is het idee echter achter-

comptabilité et au contrôle.

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS ET MME CÉLINE DELFORGE VISANT À ENCOURAGER LA MULTIMODALITÉ ET À FACILITER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS PAR LA CRÉATION DE LA CARTE HYPERMOBIL (NOS A-382/1 ET 2 - 2006/2007).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à la rapporteuse, Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe, rapporteuse (en néerlandais).- Lors de son exposé introductif, M. Doulkeridis, premier coauteur de la proposition de résolution, a expliqué que 50% du parc automobile était constitué de véhicules de société. A terme, le trafic sera complètement bloqué.

Sa proposition consiste à mettre en place une carte de mobilité encourageant l'utilisation de moyens de transport alternatifs aux voitures de société. Cette carte à puce permettrait de payer différents types de transports - taxi, Cambio, l'achat d'un vélo, etc. Cette carte deviendrait une carte d'entreprise écologique. Pour la rendre intéressante, elle devrait générer les mêmes avantages fiscaux que les véhicules de société.

D'après le ministre Smet, l'idée est dépassée. En 2006, un protocole d'accord a été conclu entre les quatre sociétés de transports public pour instaurer un titre de transport unique. M. Smet s'est

haald. In maart 2006 werd er een protocolakkoord afgesloten tussen de vier maatschappijen van openbaar vervoer om een uniek vervoersbewijs in te voeren. Minister Smet verwijst ook naar de Mobibkaart, waarmee MIVB-klanten vanaf 1 juli in Brussel kunnen reizen. Met de Mobibkaart zul je ook kunnen betalen voor Cambio, de huur van fietsen, openbare parkings en taxi's.

Vervolgens werd er gedebatteerd over de fiscale voordelen van de kaart. Niemand heeft echt inhoudelijke bezwaren. De tekst moet enkel bijgewerkt worden en lichtjes geamendeerd, waarna alle democratische fracties hem kunnen ondertekenen. De voorzitter stelt vervolgens voor om met de instemming van het kabinet en met de medewerking van alle partijen een amendement te formuleren dat de tekst aanvult.

Het geamendeerde voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige commissieleden. Voor een meer uitgebreide samenvatting verwijs ik naar het schriftelijke verslag.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Doulkeridis heeft het woord.

De heer Christos Doulkeridis (in het Frans).- *Ik dank de medeondertekenaars van dit voorstel en de minister voor hun steun.*

Het gewest heeft het voortouw genomen door het aanbod van het openbaar vervoer te verbeteren. Het leverde tevens baanbrekend werk door het MOBIB-systeem in te voeren, waardoor er een gemeenschappelijk betaalmiddel is voor meerdere vervoerswijzen. Er moesten dringend gecombineerde alternatieven komen voor personen die zich uitsluitend met de auto verplaatsen. Het gewest stelt het belang van de reizigers voorop, en niet dat van de instellingen.

Nu moeten we nog overleggen met de overige openbaarvervoersmaatschappijen, maar ook met taximaatschappijen en de organisaties voor autodelen.

Alle partners zijn een dergelijk project genegen. Het is haalbaar als de federale regering een fiscale

également référé à la carte MOBIB, qui permet aux clients de la STIB de se déplacer à Bruxelles et avec laquelle ils pourront aussi payer Cambio, la location de vélo, les parkings publics et les taxis.

Il a ensuite été débattu des avantages fiscaux de la carte. Personne n'a émis d'objection quant au fond. Le texte doit seulement être amélioré et légèrement amendé pour que tous les groupes démocratiques puissent le signer. Le président a proposé de formuler un amendement complétant le texte, avec l'accord du cabinet et en collaboration avec l'ensemble des partis.

L'ensemble de la proposition de résolution amendée a été adoptée à l'unanimité des dix membres présents. Pour une synthèse plus approfondie, je vous renvoie au rapport écrit.

(Applaudissements)

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

M. Christos Doulkeridis.- Je remercie l'ensemble des députés qui ont accepté de cosigner cette proposition, ainsi que M. le ministre, qui l'a soutenue. La Région bruxelloise a déjà pris les devants en améliorant l'offre de transports en commun. Avec le système MOBIB de paiement combiné nous sommes des précurseurs. Pouvoir construire des alternatives combinées - transports en commun, vélo, voitures partagées, taxis... - à l'usage exclusif de la voiture était essentiel. La Région bruxelloise est la première à encourager ce type de réflexion centrée directement sur l'intérêt des usagers et non pas sur les institutions. D'où l'intérêt que revêt cette proposition.

Reste maintenant à poursuivre le travail de concertation avec les autres sociétés de transport en commun fédérales mais aussi avec les sociétés de taxis et avec les sociétés de voitures partagées.

Je précise que l'ensemble de ces acteurs ont une opinion favorable sur ce type de projet et qu'il

aftrekbaarheid invoert van dezelfde orde van grootte als die voor bedrijfswagens. Dat is helaas nog niet het geval.

De voorzitter.- Vraagt iemand het woord?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij zullen de resolutie verdedigen wanneer ze aangenomen wordt.*

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de consideransen en van de streeppjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de streeppjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie, op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Considerans 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Consideransen 2 tot 11

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Streeppjes 1 tot 6 van het verzoekend gedeelte

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de

pourrait se développer dans de notables proportions dès lors qu'une déductibilité fiscale, comparable à celle existante pour les voitures de société, est envisagée et décidée à l'échelon fédéral. Ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui.

M. le président.- Quelqu'un d'autre demande-t-il la parole ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il va de soi que nous défendrons la résolution lorsqu'elle sera adoptée.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par la commission.

Considérant 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Considérants 2 à 11

Pas d'observation ?

Adoptés.

Tirets 1 à 6 du dispositif

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et tirets du

streepjess van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later stemmen over de consideransen, de streepjess van het verzoekend gedeelte en het geheel van het voorstel van resolutie.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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,

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

EN TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de plannen voor de verbreding van de Ring".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO,

dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les considérants, les tirets du dispositif et sur l'ensemble de la proposition de résolution.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT 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,

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

ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "le projet d'élargissement du ring".

INTERPELLATION JOINTE DE MME OLIVIA P'TITO,

betreffende "de verbreding van de Ring en het standpunt van de Brusselaars".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RENÉ COPPENS,

betreffende "de verbreding van de Ring rond Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de plannen van het Vlaams Gewest voor de verbreding van de Ring ten noorden van Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het openbaar onderzoek over de verbreding van de Ring O".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER,

betreffende "de verbreding van de Ring O, de impact van het plan op Iris 2 en de bedreiging van het Natura 2000-gebied in Brussel".

De voorzitter.- De heer Smet antwoordt in naam van de regering.

Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Tijdens het zomerreces hebben de media heel wat aandacht besteed aan de plannen van de Vlaamse regering om de noordelijke ring rond Brussel te verbreden en zo de verkeerscapaciteit rond Brussel te vergroten.*

concernant "l'élargissement du ring et l'avis des Bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. RENÉ COPPENS,

concernant "l'élargissement du ring de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le projet de la Région flamande d'élargissement du ring au nord de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'enquête publique relative à l'élargissement du ring O".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER,

concernant "l'élargissement du ring O, son impact sur le Plan Iris 2 et la mise en danger des zones Natura 2000 à Bruxelles".

M. le président.- M. Smet répondra au nom du gouvernement.

La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- A la lecture des nombreuses informations parues dans la presse durant les vacances d'été, nous ne pouvions manquer de revenir, en cette rentrée parlementaire, sur le projet souhaité par la Flandre de doubler la capacité du ring nord entre les autoroutes de Liège et de Gand situées aux portes de Bruxelles. Ce

Het Uitgebreid Bureau heeft de vele interpellatie-verzoeken hierover naar de plenaire vergadering verwezen. Het gaat immers om een uiterst belangrijk project voor Brussel dat grote gevolgen zal hebben voor de mobiliteit in het gewest.

Er was aanvankelijk veel kritiek op het MER-plan dat op 18 augustus zou worden afgesloten en waarvan de documenten uitsluitend in het Nederlands beschikbaar waren. De Vlaamse overheid heeft dan, onder druk, het onderzoek tot 6 november verlengd en een Franstalige versie van de documenten ter beschikking gesteld.

De heer Walter Vandenbossche (in het Frans).-
Dat was niet onder druk. De Franstaligen in de rand hadden recht op een vertaalde tekst.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Het was een gebaar van goede wil.

De heer Walter Vandenbossche (in het Frans).-
Laten we deze zaak niet door een communautaire bril bekijken.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Op vraag van het Brussels Gewest heeft de Vlaamse regering de termijn verlengd, wat haar tot eer strekt. Nu kunnen alle belanghebbenden hun mening kwijt.

Tot nu toe lijken de meningen over het project uiteen te lopen binnen de Brusselse regering. Het zou interessant zijn geweest als we de regering hadden kunnen ondervragen over het standpunt dat ze zou innemen op de bijeenkomst van het managementcomité voor de Ring van 10 september 2008.

De MR-fractie heeft vernomen dat de regering een werkgroep zal samenstellen om haar advies voor te bereiden. Die werkgroep zal bestaan uit vertegenwoordigers van de betrokken besturen en

projet porterait de six à dix ou douze voies cette portion du ring.

De nombreuses demandes d'interpellation sur le sujet ont été déposées au greffe. Le Bureau élargi, dans sa grande sagacité, les a renvoyées en séance plénière, justifiant ainsi l'importance capitale de ce projet pour notre Région qui, pour reprendre les propos d'une éminence socialiste bruxelloise, "aura des conséquences gigantesques pour l'avenir de la mobilité de notre Région".

Durant le mois de juillet encore, nombreux pointaient du doigt le fait que l'enquête publique portant sur le projet d'étude d'incidences devait se clôturer le 18 août et que les documents y relatifs n'étaient disponibles qu'en néerlandais. Fort heureusement, les autorités flamandes, sensibilisées par ces griefs, poussées dans le dos, ont rectifié le tir en proposant une version française des documents et ont prolongé cette enquête de 60 jours, soit jusqu'au 6 novembre prochain.

M. Walter Vandenbossche.- Elles n'étaient pas poussées dans le dos. C'était tout à fait normal, car les habitants de la périphérie avaient le droit de disposer d'un texte en français.

Mme Françoise Schepmans.- C'était un geste de bonne volonté.

M. Walter Vandenbossche.- Tentons de ne pas communautariser cet élément et de débattre de manière sereine.

Mme Françoise Schepmans.- C'est parce que nous avons pris la peine de le signaler au gouvernement flamand que celui-ci a décidé de prolonger l'enquête publique. C'est tout à son honneur. Cela permet à chacun (communes, citoyens, Région bruxelloise) de s'exprimer sur la question.

La Région flamande a eu ce souci de clarté et de transparence. A la date où j'ai déposé mon interpellation, ce n'était pas le cas, loin s'en faut. En effet, à cette époque, nous pouvions lire qu'un des membres du gouvernement était a priori plutôt favorable à ce projet. En revanche, un autre émettait les plus vives réserves.

Aussi, vous admettrez qu'il est logique de s'interroger sur la position que le gouvernement

gewestelijke instellingen, en zal ook rekening houden met de adviezen van de Brusselse gemeenten. Gelet op de standpunten van een aantal gemeenten en die van mevrouw Huytebroeck en de heer Smet, zouden de vergaderingen weleens geanimeerd kunnen zijn.

Minister Huytebroeck voert tenminste een consequent beleid, want ze volgt het advies van haar administratie, die ernstige vragen heeft bij de plannen.

Het standpunt van minister Smet getuigt echter niet van een consequente houding. Ruim een jaar geleden verklaarde hij nog dat nieuwe wegen steeds leiden tot meer verkeer en files. Hij geloofde naar eigen zeggen niet in de aanleg van extra wegen om het fileprobleem op te lossen. Nu verdedigt hij plots de uitbreiding van de Ring.

Hij zal zich ongetwijfeld verschuilen achter het Iris 2-plan, waarin wordt verwezen naar een uitbreiding van de Ring.

Ik ben ook verbaasd over de uitslatingen van de directeur van Stratec. Hij zegt dat de bijkomende capaciteit van de Ring binnen vijf à tien jaar verzadigd zal zijn en de uitbreiding bijgevolg geen langetermijnoplossing biedt. Ik vraag me dan ook af welk nut het plan heeft.

Overigens stelde uitgerekend Stratec het nieuwe gewestelijke vervoersplan op. Heeft het kabinet van minister Smet de verwijzing naar de uitbreiding van de Ring stiekem toegevoegd aan het Iris 2-plan om de Vlaamse regering een plezier te doen?

Welk standpunt heeft het Brussels Gewest verdedigd tijdens de vergadering van 10 september over de uitbreiding van de Ring? Welk standpunt zult u in de toekomst verdedigen?

Hoeveel vergaderingen van de werkgroep hebben reeds plaatsgevonden? Welke maatregelen treft de regering om zoveel mogelijk Brusselaars te raadplegen over de plannen? Hoeveel Brusselse gemeenten hebben reeds een advies uitgesproken of een standpunt bepaald? Welke opties worden overwogen door de werkgroep?

De regering moet duidelijk bevestigen dat ze het gemotoriseerd verkeer in Brussel wil beperken. Er zijn meerdere mogelijkheden om die doelstelling te

dans sa collégialité allait adopter lors de la réunion du comité de management du ring programmée ce 10 septembre. Il aurait d'ailleurs été intéressant, sur un sujet qui concerne le gouvernement dans son ensemble, d'interroger le ministre-président.

Entre-temps, nous avons appris que le gouvernement, lors de sa réunion de rentrée, s'était mis d'accord sur la manière de préparer son avis en créant un groupe de travail composé de représentants des administrations et institutions régionales concernées, tout en précisant que ces travaux seraient également éclairés de l'avis transmis par les communes bruxelloises. A la lecture de la position adoptée par certaines communes ainsi que par Mme Huytebroeck et M. Smet, je ne doute pas que les débats qui se tiendront au sein de ce groupe de travail risquent d'être animés.

Nous pouvons reconnaître une certaine cohérence de la ministre de l'Environnement avec ses orientations politiques, car elle suit l'avis de son administration, a priori très réservée sur l'objectif du projet, ses impacts sur la mobilité et l'accessibilité, et surtout sur l'environnement.

Cependant, nous pouvons être surpris par la position du ministre de la Mobilité, a priori favorable à ce projet. Il y a un peu plus d'un an, en effet, il déclarait que toutes les expériences menées en Belgique et dans le monde avaient montré que de nouvelles routes entraînaient une augmentation du nombre de voitures et, donc, des embouteillages. Selon lui, imaginer que la solution à nos problèmes de mobilité se trouve dans la construction de nouvelles routes constituait une base tronquée. Les prises de position du ministre Smet fluctuent donc selon les époques sur ce type de dossier.

Pour sa défense, le ministre de la Mobilité ne manquera pas de se retrancher derrière son projet de Plan Iris 2 avalisé par l'ensemble du gouvernement, lequel affirme explicitement que ledit plan vise une augmentation mesurée de la capacité du ring.

Autre source de perplexité : les propos tenus par le directeur du bureau Stratec. Ce dernier précise que la nouvelle capacité créée par le projet devrait être saturée en cinq à dix ans et qu'elle ne constitue pas une solution à long terme. Dès lors, pourquoi

realiseren.

De MR denkt daarbij niet alleen aan het GEN, maar ook aan de inrichting van lage-emissiezones, de aanleg van transitparkings, de toekenning van fiscale voordelen aan schone voertuigen of een rijverbod voor de meest vervuilende voertuigen op bepaalde dagen. Wij moeten geloofwaardige alternatieven voor de uitbreiding van de Ring zoeken.

Hoe staat de regering tegenover dit Vlaamse project? Welke stappen heeft ze tot nu toe al ondernomen?

(Applaus bij de MR)

s'engager dans un projet de cette ampleur pour revenir dans cinq ou dix ans à la situation initiale (voire pire en termes de pollution atmosphérique, compte tenu du doublement des émissions) ?

Je m'interroge, car c'est précisément au bureau d'étude Stratec qu'a été confiée la mission d'élaborer le nouveau plan régional des déplacements à l'horizon 2020. Se pose alors la question de savoir si ce projet d'élargissement du ring contenu dans le Plan Iris 2 a bel et bien été proposé... Ou s'il s'agit d'un ajout orchestré par le cabinet de votre ministre de la Mobilité pour répondre aux attentes flamandes pour le plan Start visant à doper l'activité de la zone Zaventem-Vilvorde?

Devant pareils propos et positions contradictoires - auxquels le gouvernement nous a habitués - et compte tenu de la proximité de l'échéance, il serait bon que vous nous précisiez plusieurs éléments.

Quelle a été la position défendue par la Région de Bruxelles-Capitale lors de la réunion du comité de management du ring programmée le 10 septembre et, le cas échéant, quelle sera-t-elle lors d'autres réunions ultérieures de ce même comité ?

Combien de fois le groupe de travail chargé de l'examen s'est-il réuni à ce jour ? Quelles campagnes la Région a-t-elle programmées pour consulter un maximum de Bruxelloises et de Bruxellois, tel que cela avait été prévu ? Combien de communes bruxelloises ont-elles déjà rendu un avis ou signifié leur position ? Quelles sont les options qui se dégagent des discussions au sein de groupe de travail ?

Je demande donc au gouvernement d'exprimer clairement sa volonté de réduire le trafic routier entrant dans Bruxelles. Différentes options sont en effet possibles.

Au sein du groupe MR, nous considérons qu'il faut compter sur le RER, mais aussi prendre d'autres mesures, telles que la création de zones de basse émission, la mise en place de parkings de dissuasion, une fiscalité avantageuse pour les véhicules propres et l'interdiction imposées certains jours aux véhicules les plus polluants d'entrer dans Bruxelles ou de s'y déplacer. Toutes ces mesures devraient être prises par le gouvernement de façon directe pour pouvoir

influer sur le trafic.

La question de l'élargissement du ring ne peut être réglée seule. Elle doit s'accompagner de solutions concrètes et il faut des alternatives crédibles à cette volonté d'élargissement du ring présentée par la Région flamande. M. le ministre, je voudrais que vous puissiez répondre de façon cohérente cette fois-ci, au nom de tout le gouvernement, sur la position de celui-ci. Où en sont les démarches que vous avez effectuées jusqu'à présent ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Mijnheer Smet, ik zei reeds in juli dat alle informatie in het Frans moet worden vertaald, opdat alle Brusselaars ze zouden kunnen lezen. Het doet me dan ook plezier dat het Vlaams Gewest nu toch een beetje moeite doet voor de Brusselaars. Ik wil geen olie op het communautaire vuur gooien, maar het kan toch geen toeval zijn dat de Brusselse regering uitgerekend op 11 juli een brief ontving over de plannen van de Vlaamse regering.*

Het Verdrag van Espoo inzake milieueffect-rapportage in grensoverschrijdend verband is wel degelijk van toepassing. Het is dan ook een goede zaak dat de Brusselse regering een werkgroep heeft opgericht om tegen 23 oktober een advies voor te leggen aan het Vlaams Gewest.

Er was ook sprake van een raadpleging van de bevolking en de gemeenten. Wat is de stand van zaken? Minister Huytebroeck zei uitdrukkelijk dat ze daar belang aan hecht. Ook het parlement wil zijn duit in het zakje doen.

Als voorzitter van de commissie Leefmilieu stel ik voor dat als er een akkoord wordt bereikt over de uitbreiding van de Ring, het onderwerp uitgebreid wordt besproken in de commissie Leefmilieu en de commissie Infrastructuur.

De Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet blijkbaar een advies verstrekken. Is dat reeds gebeurd? Wat is de teneur van het advies? Zelf Brussels Enterprises, Commerce and Industry (BECI) is tegen de

M. le président.- La parole est à Mme P'tito pour son interpellation jointe.

Mme Olivia P'tito.- M. Smet, je vous l'avais dit en juillet : il fallait traduire tout cela en français dans un premier temps et rendre les informations disponibles pour tous les Bruxellois. Je me réjouis donc aujourd'hui que la Région flamande ait fait quelque peu marche arrière. Loin de moi l'idée de communautariser quoi que ce soit, mais le fait que la lettre soit arrivée sur la table du gouvernement le 11 juillet, date symbolique, me laisse perplexe. C'est sans doute un hasard de la Poste ! Je l'avais signalé en juillet et vous en aviez ri.

La convention d'Espoo sur l'étude des conséquences environnementales s'applique effectivement, car la Région bruxelloise et ses habitants sont bien les voisins de la Région flamande, sur le territoire de laquelle se situe le ring. Je me réjouis donc que le 4 septembre dernier, le gouvernement bruxellois ait décidé de créer un groupe de travail chargé de remettre un avis à la Région flamande pour le 23 octobre prochain.

En parallèle, il était question d'une consultation de la population et des communes. Quel est l'état d'avancement du dossier ? Je cite la ministre Evelyne Huytebroeck qui a déclaré dans la presse : "Nous voulons être le relais pour les communes et les Bruxellois". En tant que parlementaires, nous le voulons aussi. M. Hervé Doyen le répétera sans doute tout à l'heure. Il faut que le parlement joue pleinement son rôle dans cette action.

En tant que présidente de la commission de l'Environnement, je proposerais à cet égard, si l'on

uitbreiding van de Ring en pleit voor zinvollere en goedkopere maatregelen.

Vervuiling kent geen grenzen. Een uitbreiding van de Ring leidt ongetwijfeld tot meer vervuiling. Iedereen is zich ervan bewust dat de Ring verzagd is, maar een uitbreiding brengt geen zoden aan de dijk. Binnen vijf jaar staat het verkeer opnieuw stil. Wordt de Ring dan opnieuw uitgebreid?

De huidige plannen zorgen niet voor een duurzame oplossing. Ik dring aan op overleg met het Vlaams Gewest. Een uitbreiding van de Ring is nefast, zowel voor de mobiliteit als voor het milieu.

Het ergste is dat de uitbreiding van de Ring volledig indruist tegen het Diaboloproject en het GEN, die wel duurzame en milieuvriendelijke oplossingen zijn.

Ik zou graag het standpunt van de volledige Brusselse regering kennen. Het parlement dient in dit debat een volwaardige plaats in te nemen, zoals dat op 18 juli het geval was.

(Applaus bij de PS)

aboutit à un accord en la matière, que l'on consacre un peu de temps à cette question en commission de l'Environnement et de l'Infrastructure. En effet, elle mérite vraiment que l'on s'y attarde.

Apparemment, des avis devraient être rendus par le Conseil économique et social. L'ont-ils déjà été et dans quel sens vont-ils ? Pour une fois que nous pouvons citer BECI (Brussels enterprises commerce and industry) pour appuyer nos revendications, ne boudons pas notre plaisir ; dans le cadre de la Business route 2018 for metropolitan Brussels, BECI réclame des investissements ayant davantage de sens et moins coûteux. Les entreprises attendent des solutions innovantes, nous dit-on. Tenons-nous le pour dit et ajoutons que les citoyens bruxellois en attendent également.

La pollution n'a pas de frontière. Si l'on augmente le nombre de bandes du ring dans les proportions telles qu'elles sont envisagées actuellement, il est clair que la pollution va augmenter. Nous sommes tous bien conscients du fait que le ring est totalement saturé, particulièrement dans cette zone, mais ce qui est proposé ne résoudra rien. Il ne s'agit pas seulement d'un voeu pieux, car c'est également la conclusion que vient d'évoquer Mme Françoise Schepmans. Dans cinq ans, nous serons confrontés au même problème et que ferons-nous alors ? Se transformera-t-on en Los Angeles avec des rings à 26 bandes au centre desquels nous étoufferons ?

Le projet actuel n'offre donc pas de solution durable. Il faut remettre les pendules à l'heure et discuter avec la Flandre, cela me semble indispensable. Une réunion a eu lieu le 10 septembre et j'aimerais savoir quelle en a été la conclusion. Tant pour des raisons de mobilité que pour des raisons environnementales, ce projet est objectivement inacceptable en l'état. En effet, l'augmentation du nombre de bandes permettra, certes, de désengorger le ring pendant quelques mois, voire quelques années, mais ne permettra en aucune manière de répondre durablement au problème de mobilité.

Pire encore, ce projet fait concurrence à ceux du diabolo et du RER dont l'objectif est précisément de mieux relier Bruxelles à sa périphérie, tout en privilégiant un mode de déplacement durable et respectueux de l'environnement.

J'aimerais donc entendre la position du gouvernement bruxellois dans son ensemble et plaider pour que le parlement prenne la place qui lui revient dans ce débat, comme cela a été le cas le 18 juillet.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer René Coppens.- Net voor het zomerreces maakte de Vlaamse administratie bekend dat er concrete plannen zijn om de Ring rond Brussel te verbreden met een aantal rijstroken. Op bepaalde stukken van het traject zou er een opdeling gemaakt worden tussen doorgaand verkeer tussen de grote verkeerswisselaars, en lokaal verkeer dat gebruikt maakt van alle op-en afritten, met aangepaste snelheidsgrenzen. Dit is een zeer ambitieus plan voor het prangend probleem van de mobiliteit in en rond Brussel.

Hoewel het ogenschijnlijk voor de hand ligt dat, buiten een aantal maatregelen die simultaan moeten worden genomen, de uitbreiding van de capaciteit van de Ring nodig is om iets aan de monsterfiles te doen, blijven er nog heel wat vragen. Die gaan over het effect op lange termijn, over de toename van het aantal voertuigen en van de overlast en over de gevolgen op de verkeersstromen in en rond het gewest.

Uit een studie van het bureau Stratec blijkt dat deze ingreep een zegen zou zijn voor de hoofdstedelijke mobiliteit. De studie heeft het over "een erg voordelig effect, omdat het ongewenst verkeer weghoudt van de regionale wegen".

De Ring mag dan een Vlaamse slagader zijn voor het verkeer en elke dag vitale zuurstof in de economie van Brussel en de rand pompen, toch is de Ring ook een onmisbaar deel van de Brusselse bloedsomloop. Daarom is het van groot belang om alle overheden bij dit project te betrekken. Die overheden kunnen partners zijn in een sociaal-economische belangengemeenschap waarin Brussel centraal staat.

De verbreding van de Ring rond Brussel is dus niet alleen een aangelegenheid van de Vlaamse regering, maar evenzeer van de Brusselse regering.

M. le président.- La parole est à M. Coppens pour son interpellation jointe.

M. René Coppens (en néerlandais).- La Région flamande a présenté, peu avant les vacances parlementaires, des plans portant sur l'élargissement du ring autour de la capitale. Il s'agit d'un plan très ambitieux qui permettrait de résoudre la problématique de la mobilité à Bruxelles et en périphérie.

L'élargissement du ring est sans doute nécessaire pour lutter contre les embouteillages. Mais qu'en est-il des répercussions à long terme, de l'augmentation du nombre de véhicules, des nuisances et des conséquences en termes de circulation dans la Région et dans la périphérie ?

D'après une étude du bureau Stratec, cet élargissement aurait un impact positif sur la mobilité bruxelloise, en canalisant la circulation indésirable en dehors de la ville.

Le ring est vital pour la circulation routière et l'économie de la périphérie mais aussi pour Bruxelles. Il est dès lors essentiel d'impliquer dans ce projet tous les niveaux de pouvoir, qui pourraient être partenaires au sein d'une communauté d'intérêts socio-économiques dans laquelle Bruxelles occuperait une position centrale.

Quel est le point de vue du gouvernement bruxellois ?

Les gouvernements bruxellois et flamand se sont-ils déjà concertés ? A quels résultats ceci a-t-il abouti ? Avez-vous déjà discuté d'expropriations de zones résidentielles et classées ?

Le ministre est-il convaincu du fait que la simple augmentation du nombre de bandes sur certains tronçons n'apportera pas une solution valable aux problèmes de mobilité dans et autour de la capitale, et qu'il faut dès lors aussi investir en

Wat is het standpunt van de Brusselse regering ten opzichte van de plannen om de Ring te verbreden?

Is er al overleg gepleegd tussen de regeringen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest? Tot welke resultaten en afspraken heeft dit geleid? Werd er reeds gesproken over onteigeningen van woonzones en beschermde gebieden?

Is de minister overtuigd van het feit dat enkel een toename van het aantal baanvakken op bepaalde stukken van de Ring geen afdoende oplossing kan bieden voor de mobiliteitsproblemen in en rond de hoofdstad en dat er daarom ook investeringen nodig zijn voor de zachte weggebruiker en voor het GEN?

Wat is de termijnplanning voor de verbreding van de Ring rond Brussel? Wanneer starten en eindigen nu precies de eerste werven of werken? Ik denk niet dat het dossier rijp is om nu al een definitief standpunt te kunnen innemen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Het project van het Vlaams Gewest om de Ring ten noorden van Brussel te verbreden, lokte bij Brusselse politici maar ook bij Vlaamse en milieuverenigingen hevige reacties uit. De kritiek is terecht omdat het project zowel inhoudelijke als methodologische vragen doet rijzen.*

Het is allesbehalve zeker dat de verbreding van de Ring ook op lange termijn een afdoende oplossing is. Wel zeker zijn er vele neveneffecten aan het project verbonden: alle studies zijn het erover eens dat de verbreding van de Ring een aanzuigeffect zal hebben, waardoor het autoverkeer zal toenemen. Volgens Hugues Duchâteau, directeur van het adviesbureau Stratec, zou de bijkomende capaciteit al na vijf à tien jaar opnieuw ver zadigd zijn.

De Vlaamse kortermijnvisie strookt niet met de doelstellingen van duurzame mobiliteit. Gezien de omvang van de investeringen is dit erg aanstootgevend. Samengevat zijn de neveneffecten van het project de volgende:

- meer milieuhinder (een verdubbeling van het aantal rijstroken zal bijvoorbeeld ook de geluidshinder verdubbelen);

faveur de l'usager doux et du RER ?

Quel est le calendrier de l'élargissement du ring ? Quelles sont les dates précises de début et de fin des premiers chantiers ou travaux ?

Je pense qu'il est trop tôt pour adopter un point de vue définitif.

M. le président.- La parole est à M. Doyen pour son interpellation jointe.

M. Hervé Doyen.- Le projet de la Région flamande d'élargissement du ring au nord de Bruxelles n'a pas manqué de susciter de vives réactions de la part de mandataires bruxellois et d'associations concernées, notamment flamandes et environnementalistes. Ces réactions ont été exprimées à juste titre, puisque ce projet pose un double problème ; l'un de fond, l'autre de méthode.

Pour commencer par le fond, les autorités flamandes se vantent de vouloir régler le problème de mobilité en périphérie bruxelloise. Cet objectif d'amélioration de la fluidité du trafic est certes louable, le ring étant effectivement saturé, mais il est loin d'être sûr qu'il sera atteint à long terme. En revanche, il est certain que le projet aura de très nombreux effets pervers. Les études vont toutes dans le même sens. La création de nouvelles capacités routières engendre un effet d'appel ; l'élargissement du ring provoquera donc un accroissement du trafic automobile. Selon Hugues Duchâteau, directeur du bureau Stratec, la nouvelle capacité ainsi développée sera saturée au bout de cinq à dix ans.

La vision flamande de décongestion du ring est donc dirigée vers le très court terme, en opposition avec des objectifs de mobilité durable. Cela peut

- negatieve impact op de gezondheid van de Vlamingen en van de Brusselaars die aan de Ring wonen;

- concurrentie met andere projecten die duurzame mobiliteit beogen (het GEN, de Diabolo, enzovoort).

Ideologisch gezien staat dit project haaks op het Iris 2-plan dat de regering op 17 juli 2008 heeft goedgekeurd. Zouden we de Vlaamse overheid er niet van moeten overtuigen om dit project te laten varen? Het Vlaams en het Waals Gewest zouden samen maatregelen kunnen treffen om de mobiliteit in de Brusselse regio daadwerkelijk te verbeteren: het GEN, de Diabolo, de invoering van High Occupancy Vehicles-stroken, enzovoort.

De verbreding van de Ring is een ambitieus project. Het milieueffectenrapport slaat slechts op de eerste drie fasen. De studie bevat ook geen alternatief voor de verbreding. Dat zijn al twee afwijkingen van de Europese voorschriften voor een effectenstudie.

Het project werd op een erg discrete manier voorgelegd aan het publiek. Verenigingen en Brusselse en Vlaamse mandatarissen klaagden dat ze niet geraadpleegd werden en vroegen Vlaams minister Crevits om het openbaar onderzoek te verlengen tot 6 november.

De Brusselse politieke klasse bleef tot nu toe al even discreet. Er is dringend een dialoog nodig met Vlaanderen en daarvoor moeten de Brusselaars en in de eerste plaats de regering een gemeenschappelijk standpunt zoeken.

De regering besliste begin september 2008 om een werkgroep op te richten die het Vlaams Gewest een advies moet bezorgen tegen 16 oktober (in de praktijk 23 oktober). De werkgroep zou bestaan uit leden van de betrokken kabinetten. Daarnaast worden ook de gemeenten en de bevolking geraadpleegd, net als de Economische en Sociale Raad, de Milieuraad, de commissie Mobiliteit en de commissie Ontwikkeling. De resultaten van de werkgroep zullen de basis vormen van het advies van het Brussels Gewest.

De verbreding van de Ring is belangrijk en verdient meer dan een technische beslissing. Waarom wordt het parlement niet betrokken bij deze discussie? De

apparaître choquant au vu des moyens financiers investis ou à investir dans ce projet. En plus de ne pas remplir son objectif, ce projet engendrera des effets pervers, dont voici une liste non exhaustive :

- L'accroissement des nuisances environnementales. Nous parlions encore ce matin du Plan bruit de la Région de Bruxelles-Capitale. Habiter à proximité du ring, ce n'est pas triste ! Doubler sa capacité revient à doubler le bruit.

- Des impacts négatifs sur la santé des habitants des communes flamandes et bruxelloises jouxtant le ring.

- Des impacts négatifs sur des espaces verts à haute valeur environnementale, tant en Flandre qu'en Région bruxelloise.

- La création d'une concurrence farouche avec d'autres projets qui sont bien plus orientés vers la mobilité durable, tels que le RER, le Diabolo, etc.

Je m'interroge donc, à l'unisson de la plupart de nos collègues, sur la philosophie de ce projet. N'entre-t-elle pas en contradiction avec celle du Plan Iris 2, que le gouvernement bruxellois a adopté le 17 juillet dernier ? Ne devrions-nous pas tenter de convaincre les autorités flamandes d'abandonner ce gigantesque projet pour développer de concert, et pourquoi pas avec la Région wallonne, concernée par le ring sud, des politiques améliorant réellement les communications dans la communauté urbaine bruxelloise ? Je pense non seulement au RER et au Diabolo, mais aussi à la mise en place de bandes dites High occupancy vehicles, pour favoriser co-voitureurs et bus.

Toujours concernant le fond, je m'inquiète du contenu très ciblé du plan MER actuellement soumis à l'étude.

Le projet d'élargissement du ring est global et ambitieux. Or, le plan MER ne porte que sur la première de ses trois phases. En outre, aucune alternative à l'élargissement du ring n'est envisagée dans cette étude. N'est-on pas là face à deux entorses à la directive européenne relative aux études d'incidences ?

Je passe maintenant à la méthode. La manière dont

commissies Infrastructuur en Leefmilieu moeten minstens hoorzittingen houden en over de verbreding debatteren. Zo kunnen ze de regering dwingen haar verantwoordelijkheid te nemen tegenover dit gigantische Vlaamse project.

le projet a été initialement soumis au public fut étrangement discrète et manquait clairement de visibilité. Associations et mandataires bruxellois et flamands ont d'ailleurs légitimement dénoncé le fait de ne pas avoir été consultés, incitant la ministre flamande Hilde Crevits à prolonger l'enquête publique jusqu'au 6 novembre.

Fort bien, et maintenant ? Jusque il y a peu, malgré quelques réactions éparses, la classe politique bruxelloise se faisait aussi discrète que celle de la Flandre au moment de soumettre son projet à l'avis du public. Il est grand temps d'ouvrir un dialogue avec la Flandre, ce qui presuppose que toutes les forces vives de la Région bruxelloise s'accordent sur une position commune. Au premier chef, il faut une position commune du gouvernement.

A ce titre, je me réjouis de la décision du gouvernement du 4 septembre 2008 de créer un groupe de travail chargé de remettre un avis à la Région flamande pour le 16 octobre 2008. Dans les faits, cela devrait être pour le 23. Selon la note gouvernementale du 4 septembre, ce groupe de travail sera composé de membres des cabinets ministériels concernés. Parallèlement sera organisée une consultation de la population bruxelloise et des communes. Sont aussi invités à rendre un avis, le Conseil économique et social, le Conseil de l'Environnement, la Commission régionale de la Mobilité et la Commission régionale du Développement. La note précise encore "les résultats du groupe de travail seront la base de l'avis final de la Région de Bruxelles-Capitale".

C'est donc avec satisfaction que je constate que vous partagez mon avis. La question de l'élargissement du ring est d'une telle importance qu'elle mérite plus qu'un arbitrage entre une poignée de techniciens. Mais alors - et je rejoins la demande de Mme P'tito - pourquoi ne pas associer le parlement à ce débat de fond ? Ceci devrait être fait, au minimum, via la commission de l'Infrastructure, chargée des travaux publics et des communications, et la commission de l'Environnement, pour qu'elles puissent, sur base d'auditions d'experts, prendre part au débat. Elles pourraient ainsi aider le gouvernement à assumer ses responsabilités vis-à-vis de ce projet flamand gigantesque.

De heer Benoît Cerexhe, minister (in het Frans).- *Ook de commissie Economie kan een rol spelen.*

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Inderdaad. Dit is uiteindelijk een erg groot project.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het wordt geraamd op 1 miljard euro.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De wijze waarop het Vlaams Gewest het openbaar onderzoek had georganiseerd met betrekking tot de effectenstudie over de uitbreiding van de Ring, baarde ons in juli heel wat zorgen. Ondertussen heeft Vlaanderen de raadplegingsperiode verlengd en de documenten in het Frans vertaald, zodat het voor veel Brusselaars makkelijker is geworden om een advies uit te brengen.*

De effectenstudie vertoont heel wat gebreken, te beginnen met de wettelijke eisen. Zo wordt de nuloptie niet onderzocht, met name wat er zal gebeuren als er niets wordt gedaan. Er worden evenmin alternatieven onderzocht. De redenering is dat als er files zijn, de weg moet worden verbreed om de auto's door te laten.

De effectenstudie houdt ook geen rekening met het GEN en het Diaboloproject. Als wij willen dat het GEN ook de Brusselaars ten goede komt, moet er een aantal begeleidingsmaatregelen worden genomen. Zo moet bij de ingebruikneming van het GEN de wegcapaciteit worden beperkt om ervoor te zorgen dat de pendelaars die met de wagen naar Brussel komen, op het openbaar vervoer overstappen.

Als wij de wegcapaciteit uitbreiden of laten zoals ze is en het Diaboloproject en het GEN realiseren, zal de leefkwaliteit in Brussel dalen omdat er meer wagons in Brussel zullen zijn en heel wat Brusselaars buiten het gewest zullen gaan wonen.

De effectenstudie onderzoekt evenmin het effect op de luchtkwaliteit. Nog het Vlaams Gewest, noch het Brussels Gewest slaagt erin om de Europese normen inzake luchtkwaliteit te halen. Die normen zullen nog strenger worden tegen 2015. Het

M. Benoît Cerexhe, ministre.- Il faut donc aussi faire intervenir la commission de l'Economie.

M. Hervé Doyen.- Tout à fait. Ce n'est pas un petit projet, il faut le rappeler. Ce n'est pas comme l'incinérateur de Drogenbos à l'époque !

Mme Françoise Schepmans.- Le projet est estimé à un milliard d'euros.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

Mme Céline Delforge.- Le dossier qui nous préoccupe aujourd'hui avait déjà été abordé en juillet, lorsque nous étions inquiétés des modalités de la consultation organisée par la Région flamande quant à l'étude d'incidences sur l'élargissement du ring. Depuis, les choses se sont améliorées puisque d'une part les documents ont été traduits en français, ce qui les rend beaucoup plus accessibles à une bonne partie des Bruxellois, et que d'autre part l'enquête a été prolongée. Il est donc relativement plus aisément de participer et de donner son avis à la Région flamande.

Cette étude d'incidences souffre de plusieurs carences, à commencer par les exigences légalement préalables à toute étude d'incidences. Par exemple, on n'envisage pas l'option zéro, le cas où on ne ferait rien. On n'envisage aucune alternative en termes de mobilité, le raisonnement se limite à dire que s'il y a des bouchons, il faut élargir pour faire passer les voitures.

Cette étude ignore complètement le RER et le Diabolo. C'est très gênant, puisque le RER a besoin de mesures d'accompagnement si on veut que ce soit une bonne chose pour Bruxelles. Une des mesures d'accompagnement indispensables, c'est que parallèlement à l'arrivée du RER on diminue les capacités routières, si notre but est évidemment que les navetteurs qui se rendent à Bruxelles en voiture le fassent demain en transports en commun.

Si on élargit les capacités routières, ou même qu'on les laisse telles quelles, et que l'on rajoute le Diabolo et le RER, que va-t-il se passer ? La qualité de vie va se dégrader à Bruxelles parce qu'il y aura un peu plus de véhicules et de nombreux Bruxellois iront habiter à l'extérieur de la Région. Le résultat sera catastrophique en termes de

voorgestelde project zal alleen maar tot meer vervuiling leiden, met name door fijn stof.

In het MER wordt wel verwezen naar fijn stof, maar niet naar de allerfijnste stofdeeltjes die niet kunnen worden tegengehouden door roetfilters. De gevonden worden slechts bestudeerd voor een gebied in een straal van 250 meter rond de Ring. Dat is niet ernstig. Fijn stof verspreidt zich veel verder.

Ik maak me zorgen over de gezondheid van de Brusselaars. Er zijn steeds meer gevallen van ademhalingsproblemen, astma, vroegtijdige overlijdens enzovoort. Het is dan ook schandalig dat men de Ring wil verbreden, terwijl men perfect weet dat die maatregel geen oplossing biedt.

Het MER verwijst ook niet naar de gevonden voor de CO2-uitstoot en de Kyotonormen. De naleving van die normen is nochtans belangrijk voor onze toekomst.

In de studie worden trouwens nog heel wat andere zaken genegeerd, met name het Brussels Gewest. Omdat het noordelijke gedeelte van de Ring in het Vlaams Gewest ligt, zou de uitbreiding ervan zogezegd geen gevolgen hebben voor Brussel. Dat is natuurlijk onzin. De Brusselse regering heeft de Vlaamse regering onder druk gezet om ervoor te zorgen dat ook de Brusselaars zich kunnen uitspreken over het plan, maar in feite wordt er geen rekening met hen gehouden.

Ook de bijkomende geluidsoverlast zal ernstige gevolgen hebben.

Hoewel de studie er met geen woord over rept, is het perfect mogelijk om de capaciteit van de Ring uit te breiden zonder extra rijstroken aan te leggen. Het volstaat om enkele rijstroken te reserveren voor het openbaar vervoer en voor wagens met minstens drie passagiers.

U zegt dat in het Iris 2-plan de voorkeur wordt gegeven aan een uitbreiding van de Ring. Ik heb het nagelezen, en er staat toch wel wat kritiek in. Bovendien verwijst het Iris 2-plan naar de gebreken van het MER.

Een uitbreiding van de Ring leidt er ook toe dat heel wat oppervlakte ondoorlaatbaar wordt, waardoor er bij hevige regenval veel minder water kan doordringen in de bodem. Er wordt helemaal geen

mobilité et de qualité de l'air.

La qualité de l'air n'est pas non plus prise en considération par l'étude d'incidences. Ni en Région flamande, ni en Région bruxelloise, nous n'arrivons à respecter les directives européennes concernant la qualité de l'air. Alors que celles-ci vont être durcies à l'horizon 2015, que nous propose-t-on ici, sinon d'en rajouter en matière de pollution par les particules fines ?

Que nous propose cette étude ? Elle nous propose certes de déterminer l'impact des particules fines, mais sans se préoccuper des plus fines, celles que les filtres à particules ne parviennent pas à retenir, c'est-à-dire celles qui sont les plus dangereuses pour la santé. Et il est prévu que cet impact soit évalué dans un rayon de 250 mètres autour du ring. Or, ce n'est pas sérieux, car les particules fines se retrouvent au-delà de 250 mètres.

Une question relative à la santé publique des Bruxellois se pose donc avec acuité. Il ne sert à rien de déplorer les problèmes respiratoires, les morts prématurées ou le nombre croissant d'enfants astmatiques si c'est pour ne pas en tenir compte et pour augmenter les capacités routières, tout en sachant pertinemment bien que ce n'est pas une solution en matière de mobilité.

Autre ignorance de l'étude d'incidences : Kyoto et le CO2. Le début de l'étude mentionne bien Kyoto, mais aucun chiffre n'est fourni et rien ne permet de déterminer si les objectifs de Kyoto seront respectés. Or, il ne s'agit pas d'un détail pour notre avenir. A cet égard, nous ne sommes bien partis ni en Flandre ni à Bruxelles et l'étude ne fait rien pour atteindre les objectifs de Kyoto.

L'étude ignore encore beaucoup de choses et, en particulier, Bruxelles, ce qui ne manque pas de piquant. Sous prétexte que le ring est situé en Région flamande, son élargissement n'aurait pas d'impact sur Bruxelles. Or, il y aura évidemment un impact sur la mobilité à Bruxelles et l'on agit comme si de rien n'était. Le projet est initié par la Région flamande. Sous la pression de la Région bruxelloise, on donne la possibilité aux Bruxellois d'émettre un avis alors que l'étude ignore Bruxelles !

Autre pollution et pas des moindres : le bruit, qui a aussi un impact sur la santé publique. Le bruit de la

rekening gehouden met dat probleem.

Het project is gebaseerd op de simplistische redenering dat de wegcapaciteit moet worden uitgebreid om het fileleed op te lossen. Een dergelijke uitbreiding vergt echter grote werken, die voor bijkomende files en luchtvervuiling zullen zorgen. Bovendien is algemeen geweten dat drie jaar na een uitbreiding een deel van de winst al geabsorbeerd is. Het gaat dus maar om een verbetering op zeer korte termijn.

Er wordt evenmin rekening gehouden met het trechtereffect. Het project voorziet in de uitbreiding van een stuk van de Ring, maar bestudeert niet wat er aan de uiteinden zal gebeuren. De uitbreiding van de Ring zal nog meer voertuigen naar de poorten van Brussel leiden, zonder plannen voor de evacuatie ervan.

Tot slot geeft de overheid met dit project de boodschap aan de automobilist dat hij niets aan zijn gewoonten moet veranderen.

Tot zover de effectenstudie. Die studie betreft overigens slechts een derde van het totale project van de uitbreiding van de Ring. Het gaat om het gemakkelijkste deel, dat niet over het Brussels grondgebied loopt.

De hamvraag blijft waarom een uitbreiding van de Ring nodig is. Volgens de voorstanders maakt dit project het mogelijk om het autoverkeer terug vlot te trekken. Dit project past evenwel in het START-plan van de Vlaamse regering, dat tot doel heeft de zone rond Zaventem, Vilvoorde en Machelen uit te bouwen tot een groot logistiek centrum dat op de luchthaven en op het containervervoer per vrachtwagen is toegespitst. Dat project zal tot heel wat extra vrachtverkeer leiden.

De leefkwaliteit van de Vlamingen en de Brusselaars zal erop achteruitgaan. Het gaat om een volkomen hallucinant project dat getuigt van een kortetermijnvisie op de economische ontwikkeling. Ik hoop dat het Brussels parlement niet zal zwichten voor dit project, dat ingaat tegen alle principes van duurzame ontwikkeling, dat een hele zone opoffert, dat de rand van een dichtbevolkte stad volledig onbewoonbaar maakt en dat werk nemers van nog verder weg wil aantrekken, zodat hun woon-werkverplaatsingen nog langer worden.

circulation, en plus de celui provoqué par les avions, n'est pas un détail. Je plains tant les Flamands que les Bruxellois, qui souffriront d'une pollution sonore supplémentaire.

L'étude reste muette sur un autre point : on pourrait augmenter la capacité routière sans élargir le ring d'une bande. Il suffirait de réservier certaines bandes aux transports en commun et aux voitures qui comptent au moins trois passagers. L'on maintient ainsi éventuellement la voiture, mais on y transporte davantage de personnes.

J'ai également relu ce que vous m'aviez dit en juillet, à savoir que le Plan Iris 2 était favorable à l'élargissement du ring. J'ai relu Iris 2 et j'y ai trouvé de nettes réserves. En outre, plusieurs carences de l'étude d'incidences y sont pointées.

Un autre problème encore - celui de la perméabilité des sols - apparaît avec les changements climatiques. Ce n'est pas non plus un détail. Un bon nombre de kilomètres carrés vont être bétonnés. En cas de fortes pluies, d'importantes quantités d'eau devront être absorbées d'une manière ou d'une autre. Or, rien n'est prévu pour l'écoulement de ces eaux. Et tant pis pour les personnes qui habitent en contrebas. Elles n'auront qu'à assumer la situation dans leurs caves, voire dans leur salon !

Le projet part du raisonnement simpliste suivant lequel augmenter une capacité routière va résoudre des problèmes de congestion. Or, ce n'est pas un petit chantier qui est envisagé ! Que va-t-il dès lors se passer en termes de congestion durant les années que durera le chantier ? Où vont aller les gens qui empruntent le ring ? Cet élément n'est pas du tout pris en compte.

On nous promet donc une amélioration de très courte durée, puisque nous savons qu'après trois ans d'élargissement d'une capacité routière, une partie du gain est déjà absorbée. Mais combien de temps vont durer ces travaux et quel en sera le surcoût, en termes de pollution et de files pendant la durée du chantier ?

L'effet entonnoir est par ailleurs totalement ignoré. Le projet vise à élargir un tronçon de route sans s'occuper de ce qui se passera aux extrémités. J'espère qu'il n'entre pas dans les intentions du gouvernement d'augmenter les capacités routières

Het project trekt zich niets aan van het Kyoto-protocol en de luchtkwaliteit. En dan heb ik het nog niet over de piek van de olieprijzen en de impact van de financiële crisis op het goederentransport. Het is onaanvaardbaar dat de gezondheid en de leefkwaliteit van zoveel Vlamingen en Brusselaars wordt opgeofferd voor een compleet krankzinnig economisch project. Dit is geen communautair probleem, maar een probleem van duurzame ontwikkeling.

(Applaus bij ECOLO)

dans Bruxelles. Nous verrons des voitures qui se masseront encore plus aux portes de Bruxelles, sans que nous sachions comment elles seront évacuées !

Enfin, ce projet est un formidable signal émanant d'un pouvoir public ! "Prenez votre voiture et ne changez surtout rien à vos comportements. Nous nous occupons de vous faciliter la tâche. Et tant pis pour les conséquences !"

Voici pour l'étude d'incidences. Elle cache encore beaucoup d'autres choses. Hervé Doyen a rappelé que ce qui nous était soumis aujourd'hui ne représentait qu'un tiers du projet d'élargissement du ring. C'est le tiers facile, dans lequel il n'est pas question de passer sur le territoire de la Région bruxelloise. Cela, ce sera sans doute pour plus tard, lorsque le projet sera tellement avancé que ce sera beaucoup plus aisés à imposer. Il en va de même pour le viaduc de Vilvorde, dont l'élargissement est reporté aux calendes grecques.

Subsist une question : pourquoi cet élargissement du ring ? Ses promoteurs prétendent qu'ils veulent fluidifier le trafic actuel de voitures. Je rappelle cependant que ce projet s'inscrit dans le cadre du plan START du gouvernement flamand. Et que vise ce plan ? Il est destiné à transformer toute la zone autour de Zaventem, Vilvorde et Machelen en grand centre de logistique axé, d'une part, sur l'aéroport, et d'autre part, sur du transport de conteneurs par camions. En d'autres termes, ce projet ne va pas servir à fluidifier, mais à faire rouler énormément de camions transportant de la marchandise, afin de transformer la périphérie bruxelloise en grand centre de logistique.

La qualité de vie des Flamands et des Bruxellois s'en trouvera dégradée. Il s'agit donc d'un projet absolument hallucinant. Nous ne devons pas nous ingérer dans la vision du gouvernement flamand, mais je plains sincèrement les Flamands qui vont subir les conséquences de ce type de vision à court terme du développement économique. En revanche, au parlement bruxellois, nous sommes en mesure d'affirmer que nous ne capitulerons pas devant un projet qui va à l'encontre du développement durable, qui sacrifie toute une zone, qui rend inhabitable les abords d'une ville densément peuplée et qui veut y faire travailler des gens qui seront délocalisés un peu plus loin, de sorte que leurs déplacements entre leur domicile et

leur lieu de travail seront allongés.

Kyoto ? On s'en moque ! La qualité de l'air ? On s'en moque ! Je ne parle pas du pic de pétrole, ni de l'impact de la crise financière sur le développement du transport de marchandises, car il s'agit du problème du gouvernement flamand. Une chose est cependant inadmissible, et nous pouvons nous émouvoir autant du sort des Flamands qui la subiront que de celui des Bruxellois, c'est le sacrifice de la santé et de la qualité de vie des gens au bénéfice d'un projet économique complètement fou.

Monsieur le ministre, je sais que votre parti siège dans la majorité au gouvernement flamand, mais j'espère que ce qui primera avant tout, ce sera la santé des personnes, qu'elles soient flamandes ou bruxelloises. Le problème n'est pas communautaire, mais touche au développement durable.

(Applaudissements sur les bancs ECOLO)

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De toon van deze discussie was vanaf het begin gezet. Met uitzondering van sp.a-VlaamsProgressieven en CD&V hebben alle andere partijen zich reeds uitgesproken. Ze sluiten zich aan bij een kritische lezing van de huidige plannen.

Op dit ogenblik ligt er enkel een kennisgevingsnota over het milieu-effectenrapport (MER) op tafel. Het Vlaams Gewest zal een MER opstellen. De kennisgevingsnota gaat over de aspecten die in de studie zullen worden bestudeerd.

Voor de zomervakantie zei minister Smet dat we ons nog niet te veel zorgen moeten maken omdat het plan in zijn kinderschoenen staat en er nog heel wat gelegenheden komen om onze mening te uiten en het dossier te onderzoeken. Ik ga daar niet mee akkoord. Het is essentieel dat we nu reeds duidelijk maken wat er in het MER moet worden bestudeerd. De belangrijkste kritiek van Groen! is namelijk dat de noodzaak van een verdubbeling van het aantal rijstroken op het noordelijke gedeelte als een premissie wordt aanvaard. Nu zijn er drie rijstroken

M. le président.- La parole est à Mme Byttebier pour son interpellation jointe.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *A l'exception du sp.a-VlaamsProgressieven et du CD&V, tous les partis se sont déjà exprimés et tous ont une lecture critique des plans actuels.*

Il n'y a actuellement qu'une communication relative aux aspects qu'étudiera le rapport d'incidences environnementales (RIE) qui va être rédigé par la Région flamande.

Avant l'été, le ministre Smet a dit que nous ne devions pas nous faire trop de soucis parce que le plan était encore embryonnaire et qu'il y aurait encore de nombreuses occasions d'exprimer notre avis et d'étudier le dossier. Je ne suis pas d'accord. Il est essentiel que nous clarifions ce qui doit être étudié dans le RIE.

La principale critique de Groen! est que la nécessité de doubler le nombre de bandes de circulation sur la partie nord est admise comme prémissé. Autrement dit, le rapport d'incidences environnementales portera sur les conséquences du doublement du nombre de bandes de circulation

in elke richting. Het is de bedoeling dat er vier rijstroken in elke richting komen, plus twee rijstroken in elke richting voor het transitverkeer.

Iedereen kan op de website van Leefmilieu Brussel en van het Vlaams Gewest de plannen gedetailleerd bestuderen. Grosso modo komt het er echter op neer dat in het MER zal worden bestudeerd wat er moet gebeuren als het aantal rijstroken van het noordelijke gedeelte van de Ring wordt verdubbeld. Ten onrechte is het uitgangspunt dat het mogelijk is het fileprobleem op de Ring op te lossen door voor extra rijstroken te zorgen. Vervolgens wil men nagaan welke maatregelen moeten worden genomen om die verdubbeling in goede banen te leiden.

Het doet me plezier dat meerdere collega's van verschillende partijen dezelfde kritiek uiten. Men stelt zich niet eens de vraag of een verdubbeling van de rijstroken wel de goede manier is om het autoverkeer te absorberen. Op dit moment staan er vaak files op de Ring, en daar moeten we een oplossing voor vinden. Er zijn echter andere opties. Als er bijvoorbeeld in elke auto vier mensen zouden zitten in plaats van slechts één, zou er al veel minder autoverkeer zijn. Dat is natuurlijk een beetje simplistisch gesteld, maar het is best mogelijk om heel wat alternatieven te onderzoeken in het MER. Ik denk bijvoorbeeld aan autodelen, gereserveerde rijstroken voor carpoolers, extra inspanningen om het GEN te realiseren, fietssnelwegen enzovoort.

Groen! heeft tien alternatieven geformuleerd. Eén maatregel is heel eenvoudig: als de maximumsnelheid op de ring wordt beperkt tot 100 km/u, verloopt het verkeer veel vlotter. De gouverneur van Vlaams-Brabant heeft dat voorstel trouwens inmiddels overgenomen.

Het MER zal dus geen alternatieven bestuderen als we niet voor begin november onze stem laten horen. Er is een openbaar onderzoek aan de gang. Individuen, verenigingen en zelfs de Brusselse regering kunnen bezwaren indienen en erop wijzen dat het onderzoek van het MER ruimer moet zijn en zich niet mag beperken tot het bestuderen van de gevolgen die de verdubbeling van het aantal rijstroken met zich zal meebrengen.

Wat speelt er eigenlijk mee in dit dossier?

Een ander belangrijk aspect in dit dossier is het economisch plan van het Vlaams Gewest. Het

dans la partie nord du ring.

Je me réjouis de voir que plusieurs collègues des différents partis formulent la même critique. On ne se demande même pas si le doublement des bandes de circulation est la manière adéquate d'absorber le trafic automobile et de résoudre le problème fréquent des files qui se pose sur le ring.

Il existe d'autres options et il serait préférable que le RIE étudie plusieurs alternatives, comme, par exemple, les voitures partagées, les bandes réservées au covoiturage, des efforts supplémentaires pour réaliser le RER, des voies rapides pour vélos, etc.

Groen! a formulé dix propositions alternatives. Une mesure est très simple : si la vitesse était limitée à 100 km/h sur le ring, le trafic serait beaucoup plus fluide. Le gouverneur du Brabant flamand a entre-temps adopté cette proposition.

Le rapport d'incidences environnementales n'étudiera aucune autre option si nous ne faisons pas entendre notre voix avant début novembre. Une enquête publique est en cours. Les particuliers, les associations et même le gouvernement bruxellois peuvent faire part de leurs objections et demander que l'étude du RIE soit plus large et ne se limite pas à l'étude des conséquences du doublement du nombre de bandes de circulation.

Quels sont les vrais enjeux dans ce dossier ?

Un aspect important de la question est le plan START, plan d'action stratégique pour la reconversion et l'emploi de la Région flamande, qui a pour objectif de faire de la Flandre une zone de transit jouant un rôle central en matière de logistique, de transport et de distribution. Ce plan prévoit la création de 325 hectares supplémentaires de zones d'activité en Brabant flamand, dont un quart serait réservé aux bureaux et trois quarts à des projets logistiques.

Quel sera l'impact de ceci en matière de mobilité ? Selon la ministre flamande Mme Crevits, les 80 hectares de terrains industriels qui jouxteront l'A12 à Meise-Westrode entraîneront aux heures de pointe du matin un trafic de 350 poids lourds vers cette seule zone d'activité et de 125 poids lourds depuis celle-ci. Cela provoquera la

START-plan, het Strategisch Actieplan voor Reconvertie en Tewerkstelling, heeft tot doel van Vlaanderen een doorvoerland te maken dat een centrale rol speelt voor logistiek, transport en distributie. Tegen 2025 zullen er daarvoor 325 ha bedrijventerreinen bijkomen in Vlaams-Brabant, waarvan een vierde voor kantoren en drie vierde voor logistieke doeleinden is bestemd. Het Vlaams Gewest heeft hiervoor het Breughelproject voor Vlaams-Brabant, dat cultuur, toerisme en natuur zou promoten, laten varen.

Wat zal de mobiliteitsimpact van die extra 325 ha bedrijventerreinen zijn? Dat kunnen wij nu al inschatten op basis van het antwoord dat minister Crevits in het Vlaams Parlement gaf op de vraag van de heer Elio Glorieux van Groen! over de mobiliteitsimpact van de ontwikkeling van 80 ha bedrijventerreinen in Meise-Westrode langs de A12. Volgens minister Crevits zullen er tijdens de ochtendspits 350 vrachtwagens naar de bedrijvenzone rijden en zullen er 125 vrachtwagens vertrekken. Als een vrachtwagen 15 meter lang is en vrachtwagens onderling 10 meter afstand houden, zal dit leiden tot een extra file van 8,5 km voor het binnenkomend vrachtvervoer en een van 3,1 km voor het vertrekkend vrachtvervoer.

De verdubbeling van het aantal rijstroken zal niet alleen een aanzuigeffect hebben op de gewone burger, die misschien gemakkelijker de auto zal nemen dan de trein zolang het GEN niet operationeel is, maar ook voor op vrachtverkeer dat voor het START-project onderweg is. Het Brussels Gewest en Vlaams minister Ceysens willen graag inzetten op de kenniseconomie. Ik vrees dat ook het verkeer naar deze bedrijven zal vastzitten tussen alle vrachtwagens die op de weg zullen komen wegens de logistieke roeping van het Vlaams Gewest. Dat is ongetwijfeld de reden waarom ik vandaag in dit debat een kritische noot heb gehoord van de klassieke liberale fracties MR en VLD. Ik denk dat ook zij vanuit een louter economisch standpunt zien dat wij onszelf letterlijk en figuurlijk aan het vastrijden zijn.

Ik besluit met een aantal concrete vragen. Ik hoop dat de minister van Mobiliteit niet alleen in eigen naam, maar namens de hele regering zal antwoorden.

Minister Smet, vorige woensdag hebt u het Iris 2-plan voorgesteld. U merkt op dat er heel veel

formation de files de 8,5 km pour le trafic de poids lourds entrants et de 3,1 km pour le trafic sortant.

L'élargissement du ring n'aura pas seulement pour effet d'inciter le citoyen ordinaire à utiliser sa voiture plutôt que le train en attendant que le RER soit opérationnel. L'afflux de poids lourds, attirés par la vocation logistique de la Flandre, risque également d'engorger totalement notre Région. Cette inquiétude a été relayée aujourd'hui par les groupes MR et VLD.

Je terminerai par une série de questions concrètes, auxquelles j'espère que le ministre de la Mobilité répondra non seulement en son nom propre, mais aussi pour l'ensemble du gouvernement. Dans le Plan Iris 2, vous insistez sur la nécessité d'investir lourdement et constatez par ailleurs que la moindre augmentation de la capacité du ring, et principalement des autoroutes pénétrant dans la ville, accroîtra fortement le trafic vers notre Région.

investeringen nodig zijn, en stelt letterlijk "en dan houden we nog geen rekening met het feit dat de minst gevoelige verbetering van de capaciteit van de Ring, en vooral de snelwegen die tot in het Gewest doordringen, het verkeer naar het Gewest opnieuw sterk zal doen toenemen".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier, kunt u alstublieft afronden?

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Mijn vragen staan eigenlijk al op pagina 76 van het Iris 2-plan, waar de volgende bedenkingen worden geformuleerd. Bepaalde voorstellen zullen leiden tot een grotere capaciteit. Er moet veel meer rekening worden gehouden met de impact van het GEN op de modale verschuiving. Auto's met meerdere inzittenden moeten worden bevoordeeld. Carpoolers en bussen horen prioriteit te krijgen. De impact op het leefmilieu moet zeer grondig worden onderzocht. Ik verzoek de regering om deze bedenkingen zeer duidelijk over te brengen. Ik hoop dat we hierover in de commissie ten gronde zullen debatteren.

(Applaus bij ECOLO)

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- In volle zomer barstte het debat over de eventuele verbreding van de Ring los naar aanleiding van een beslissing van de Vlaamse regering op 18 juli 2008 over de zone Zaventem. De bijdragen van de vorige sprekers zijn een staalkaart van de verschillende standpunten met betrekking tot dit plan.

Ik heb hierbij een dubbel gevoel. Van sommigen heb de indruk dat ze niet gehinderd worden door enige kennis van zaken. Daarnaast heb ik het gevoel dat het hier om ter stoerst gaat.

Het was uiteraard onhandig van de Vlaamse regering om de publieksconsultatie van het kennisgevingsdossier van het plan MER tijdens de zomervakantie te laten plaatsvinden. Op die manier ontstaat er achterdocht. Gelukkig is dit bijgestuurd en loopt de consultatie nu tot 6 november 2008.

M. le président.- Mme Byttebier, pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Mes questions figurent en réalité déjà dans le Plan Iris 2, qui reprend ces considérations. Certaines propositions visent à augmenter la capacité du ring. Il convient de tenir davantage compte de l'impact du RER et d'encourager les covoitureurs, en leur donnant la priorité, ainsi qu'aux bus. L'impact du projet sur l'environnement doit également être étudié. J'espère que nous débattrons de ce sujet plus en détail en commission.

(Applaudissements sur les bancs d'ECOLO)

Discussion conjointe

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

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- Le débat sur l'élargissement du ring a éclaté en plein été, à la suite d'une décision du gouvernement flamand concernant la zone de Zaventem, prise le 18 juillet 2008.

Le gouvernement flamand a effectivement fait preuve de maladresse en organisant pendant les vacances d'été la consultation publique du dossier de notification du rapport d'incidences environnementales. En agissant de la sorte, il a suscité la méfiance. Heureusement, cette erreur a été rectifiée et la consultation se poursuit jusqu'au 6 novembre 2008.

Pendant l'été, Mme Byttebier a entrepris une action avec ses collègues francophones. Manifestement, elle ne connaissait plus ses collègues néerlandophones.

Mevrouw Byttebier heeft tijdens de zomervakantie actie ondernomen met de Franstalige collega's. Zij kende blijkbaar haar Nederlandstalige collega's niet meer.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Dit is een persoonlijk feit. Ik wil hierover geen misverstand. Ik ben vragende partij voor een maximaal draagvlak in dit dossier, zowel van Nederlands- en Franstaligen, als van de oppositie. In de laatste vergadering hebben mevrouw P'tito, mevrouw Delforge en ikzelf een dringende vraag ingediend...

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier, u hebt het woord gehad. Mevrouw Quix heeft nu het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik stel alleen maar vast dat de sp.a+VlaamsProgressieven-fractie daarover niet geraadpleegd werd, dat u met veel bombarie naar het gemeentehuis van Machelen bent gegaan, waar Groen! bovendien een schepen heeft die niet zo afkerig staat tegenover het hele project...

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Opnieuw een persoonlijk feit.

Ik denk niet dat de voorzitter toestaat om dat volledig te verduidelijken, maar ik spreek uw uitspraak formeel tegen.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Voor de sp.a+VlaamsProgressieven-fractie zijn er echt wel een aantal essentiële elementen. De eventuele verbreding van de Ring moet passen in een globaal mobiliteitsplan voor Brussel en omgeving. Dit is een typisch gewestoverschrijdend dossier waarbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest de problematiek gecoördineerd en geïntegreerd moeten aanpakken. Het is een goede zaak dat de Vlaamse regering dat dreigende verkeersinfarct rond Brussel en in de regio van de luchthaven wil aanpakken. Dat mag echter niet om het even hoe en tegen om het even welke prijs gebeuren en vooral niet door ondoordacht beton te storten. Vooreerst is de vraag aan de orde over de noodzaak van die eventuele verbreding en de gevolgen daarvan.

Om te beginnen moet de vraag worden gesteld of het wel noodzakelijk is om de Ring uit te breiden en wat de eventuele gevolgen zouden zijn. Op termijn is het blijkbaar de bedoeling om de Ring tussen de

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Ceci est un fait personnel. Je défends une action maximale dans ce dossier, tant de la part des néerlandophones que des francophones, ainsi que de l'opposition. Lors de la dernière réunion de l'assemblée, Mmes P'tito, Delforge et moi-même avons déposé une question d'actualité...

M. le président.- Mme Byttebier, vous avez eu la parole. C'est à présent au tour de Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- Je ne fais que constater que le groupe sp.a+VlaamsProgressieven n'a pas été consulté et que vous avez débarqué avec grand fracas à la maison communale de Machelen, où Groen! possède par ailleurs un échevin qui n'est pas tant opposé que cela au projet.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- C'est à nouveau un fait personnel. Je conteste formellement vos propos.

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- Pour le groupe sp.a+VlaamsProgressieven, l'élargissement du ring doit s'inscrire dans un plan de mobilité global pour Bruxelles et ses environs. Les Régions flamande et bruxelloise doivent aborder la problématique de manière intégrée et coordonnée. S'il est bon que le gouvernement flamand s'attaque au goulot d'étranglement qui menace Bruxelles et la zone de l'aéroport, il ne peut cependant le faire à n'importe quel prix. Avant toute chose, il faut s'interroger sur la nécessité de cet élargissement et sur ses conséquences éventuelles.

Je m'interroge quant à la pertinence de ce projet. Ce supplément de bandes de circulation sur la E40 en direction de Liège et de Gand, vise à séparer la circulation de transit, sur les bandes centrales, de la circulation locale, sur les bandes extérieures, afin de préserver l'accessibilité des sorties.

Le désengorgement du ring est un objectif

E40 richting Luik en de E40 richting Gent te verbreden. Daarbij wil men een onderscheid maken tussen het transitverkeer, dat gebruik zou maken van een aantal rijstroken in het midden, en het plaatselijke verkeer, dat de rijstroken aan de buitenkant zou gebruiken met de op- en afritten.

Het is dus de bedoeling om de Ring te ontlasten. Dat is een belangrijke doelstelling, want uit onderzoek blijkt dat 86% tot 96% van het verkeer rond de hoofdstad wel degelijk woon-werkverkeer is. Het is echter de vraag of het effectief zal lukken om de Ring te ontlasten. Uit nogal wat onderzoeken blijkt immers dat een uitbreiding van het aantal rijstroken een aanzuigeffect heeft. Als er meer ruimte is voor autoverkeer, zijn mensen namelijk geneigd om hun auto vaker te gebruiken. Experts hebben berekend dat de extra capaciteit op minder dan drie jaar tijd voor 40% zal worden opgesloopt door "nieue gebruikers". Een toename van het aanbod creëert ook een toenemende vraag.

In dit concrete geval is er ook een hindernis waar ik niet onmiddellijk een oplossing voor kan bedenken, namelijk het viaduct van Vilvoorde. Dat ligt midden op het beoogde traject. Ik ben weliswaar geen ingenieur, maar ik denk niet dat het kan worden verbreed. Op die manier ontstaat er dus een flessenhals, waardoor de files enkel erger dreigen te worden.

Ik vind het een bijzonder interessant gegeven dat de Brusselse bedrijfswereld geen vragende partij is voor extra rijstroken. Ik wil graag kort adviseur Smeets van BECI citeren: "De oplossing voor het mobiliteitsprobleem ligt niet in nog meer auto's en vrachtwagens, maar in creatieve oplossingen en een efficiënt en snel openbaar vervoer, waarbij de metro moet worden uitgebreid en het GEN er zo snel mogelijk moet komen." Meer nog, de heer Smeets stelt dat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al jaren op de proef wordt gesteld door het steeds toenemende autoverkeer.

Ook de impact van de eventuele verbreding op de geluidsoverlast en op de luchtvervuiling moeten onderzocht worden, onder meer wat het fijnere deel van het fijn stof betreft. Daarvoor moet er een meetnet komen. Het fijn stof vormt nu al een ernstig gezondheidsprobleem in de woonbuurten nabij de Ring.

important, car les études indiquent que la circulation sur le ring est principalement générée par des navetteurs se rendant à leur travail. Elles soulignent également qu'un élargissement aura un effet aspirant et accroîtra le trafic. L'augmentation de l'offre incitera en effet la demande.

Par ailleurs, le viaduc de Vilvorde constitue un obstacle concret, et créera un goulot qui paralysera d'autant plus la circulation.

Enfin, il est à noter que le secteur des entreprises n'est pas demandeur d'un tel projet, et préconise des options plus créatives comme le développement des transports en commun, dont l'extension du métro et la mise en place la plus rapide possible du RER.

Il faut également étudier l'impact d'un élargissement éventuel sur les nuisances sonores et la pollution de l'air, notamment au niveau des particules fines, déjà responsables de sérieux problèmes de santé pour les riverains du ring.

Par ailleurs, ce projet est un gouffre financier qui risque de compromettre d'autres projets indispensables, comme le RER ou le Diabolo. J'espère que le gouvernement optera pour une solution durable.

Nous avons de nombreuses réticences à l'égard de ce projet, qui nécessite concertation, étude et observation de ce qui se fait à l'étranger. Le modèle des voies réservées aux véhicules multioccupants (High Occupancy Vehicle) n'est pas infaillible dans certaines villes comme Djakarta, où les pauvres pratiquent l'auto-stop payant et où certains chauffeurs n'hésitent pas à installer quelques poupées gonflables dans leur véhicule.

Een grote vraag is ook het kostenplaatje. Zullen projecten als het broodnodige GEN of Diabolo niet in het gedrang komen door de geldverslindende verbreding? De financiële middelen zijn immers niet oneindig. Ik hoop dat de regering de voorkeur zal geven aan duurzame oplossingen.

Wij zijn koele minnaars van de eventuele verbreding van de Ring en stellen ons nog heel wat vragen. Overleg en studiewerk zijn noodzakelijk. Buitenlandse voorbeelden kunnen helpen. Er werd al gesproken over HOV-rijstroken (High Occupancy Vehicle) voor carpoolers of wagens met drie of vier passagiers. Dat lijkt een goede oplossing, maar in Jakarta bleken de mensen bijzonder creatief te zijn om dit te omzeilen. Arme mensen liften er tegen betaling mee of de chauffeurs zetten een aantal opblaaspoppen in de auto.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- Brussel is niet te vergelijken met Djakarta, een stad met twintig miljoen inwoners!

Mevrouw Marie-Paule Quix.- De creativiteit van de mensen is oneindig en men moet daar ook niet het wondermiddel van verwachten. We kunnen wel lessen trekken uit goede voorbeelden uit het buitenland.

Ik hoop dat de heisa over de eventuele verbreding van de Ring zal leiden tot een trendbreuk in het denken over mobiliteit en dat de zogenaamde modal shift een centrale rol zal krijgen. Het Iris 2-plan is een belangrijke stap in die richting en ik hoop dat de heer Smet zijn visie kan delen met het Vlaams Gewest.

Het is niet mijn rol om de Vlaamse regering te verdedigen. We zouden beter in eigen boezem kijken, maar laat de Vlaamse regering haar werk doen. Als beslissingen van de Vlaamse regering gevonden hebben voor Brussel, moeten we uiteraard inspraak krijgen, maar het Brussels Hoofdstedelijk Parlement kan het beleid van de Vlaamse regering niet bijsturen en haar zomaar beschuldigen van kortzichtigheid. Dat is een stap te ver.

Overigens zullen we in dit parlement ook een ernstig debat moeten voeren over het BILC, want dat is eigenlijk een kleinschalige versie van wat men in de omgeving van de luchthaven wil

Mme Céline Delforge.- Est-il judicieux de comparer Bruxelles à Djakarta ? C'est une ville de vingt millions de personnes !

Mme Marie-Paule Quix (*en néerlandais*).- Nous pouvons tirer des enseignements d'exemples étrangers.

J'espère que le tintouin sur l'éventuel élargissement du ring provoquera une rupture dans la conception de la mobilité et que le transfert modal jouera désormais un rôle central. Le Plan Iris 2 est une étape importante dans cette direction et j'espère que M. Smet pourra faire partager sa vision à la Région flamande.

Mon rôle n'est pas de défendre le gouvernement flamand. Laissons le faire son travail. Si ses décisions ont des conséquences pour Bruxelles, nous devons avoir voix au chapitre, mais le parlement bruxellois ne peut cependant pas corriger la politique du gouvernement flamand et l'accuser sans aucune raison d'étroitesse de vue.

Au sein de ce parlement, nous devrons aussi avoir un débat à propos du BILC, qui est une version miniature de ce que l'on veut réaliser aux abords de l'aéroport.

J'espère que le point de vue du gouvernement sera unanime. Y aura-t-il une concertation à long terme avec le gouvernement flamand ? Il est important

realiseren.

Ik hoop dat de regering een eensgezind standpunt zal realiseren en dat de verdeeldheid, die tot uiting is gekomen in het dossier van het voetbalstadion, achterwege blijft. Komt er overleg op lange termijn met de Vlaamse regering? Het is belangrijk dat men op lange termijn denkt en een duurzame oplossing zoekt die zowel voor Brussel als voor Vlaanderen aanvaardbaar is.

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Demol.

De heer Johan Demol.- De voornemens van het Vlaams Gewest om uitbreidingswerken uit te voeren aan de Ring doen heel wat stof opwaaien en jagen de Brusselse politici, verkrampd in hun anti-wagenwaanzin, op de barricades om hun proteststem te laten horen.

Waar gaat het in feite over? De geplande werken maken onderdeel uit van het START-plan (Strategisch actieplan voor reconversie en tewerkstelling in de luchthavenregio), dat op 10 december 2004 werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het doel van dit plan is om voldoende ruimte te creëren voor nieuwe activiteiten en tewerkstelling, de mobiliteit te verbeteren, de luchthaven van Zaventem uit te bouwen tot de poort van Vlaanderen en de leefomgeving in de luchthavenregio te verbeteren. Kortom: een beleidsplan met inhoud, iets waar wij in Brussel enkel van kunnen dromen.

Geluidsnormen, baangebruik en vluchtroutes - of althans de onderhandelingen ertover - maken deel uit van dit plan, evenals de ontwikkeling van de logistieke roeping van Vlaanderen, het zorgen voor een evenwicht tussen duurzame bereikbaarheid en een leefbaar woonklimaat in de zone rond de luchthaven, het optimaliseren van de wegeninfrastructuur, en bijvoorbeeld ook nog de ontwikkeling van bedrijfsterreinen in Meise-Westrode, Diegem-Bessenveld, het Masterplan Vilvoorde-Machelen enzovoort.

Bepaalde onderdelen van het plan werden al gerealiseerd. Nieuwe busroutes werden aangelegd. Sinds verschillende maanden werkt men aan de nieuwe spoorlijn die Antwerpen met de luchthaven moet verbinden (het Diaboloproject). Airport Village in Zaventem komt van de grond. Rond

que nous pensions à long terme et que nous cherchions une solution durable, acceptable aussi bien pour Bruxelles que pour la Flandre.

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Les travaux d'élargissement du ring font partie du plan START (plan d'action stratégique pour la reconversion et l'emploi dans la région de l'aéroport), dont l'objectif est de créer suffisamment d'espace pour de nouvelles activités et de nouveaux emplois, d'améliorer la mobilité, de développer l'aéroport de Zaventem pour en faire la porte de la Flandre, et d'améliorer le cadre de vie autour de l'aéroport.*

Certains éléments de ce plan ont déjà été réalisés. De nouveaux itinéraires de bus ont été aménagés et le projet Diabolo est en cours d'exécution. L'Airport Village de Zaventem est en construction et de nouveaux zonings industriels sont aménagés autour de Brucargo à Machelen.

La rédaction du rapport d'incidences environnementales (REI), prescrit par les directives européennes pour la réalisation de l'élargissement du ring, a débuté. Ensuite, un plan d'exécution régional sera rédigé. Concrètement, l'objectif est de garantir un trafic plus fluide entre la E40 et la E19, et ce uniquement sur le territoire des communes de Zaventem et de Machelen.

Le ring serait réservé au trafic de transit, tandis qu'un réseau parallèle, indépendant du ring, canaliserait le trafic local via le boulevard de la Woluwe. Ces travaux d'élargissement n'auront donc aucun impact sur le trafic vers et dans Bruxelles.

Cet élargissement aura un effet positif, puisqu'il permettra de diminuer le nombre de véhicules qui traversent Bruxelles pour éviter un ring congestionné. Par ailleurs, il n'aura aucun effet négatif sur la qualité de l'air, les études ayant démontré qu'un trafic à l'arrêt entraîne davantage

Brucargo te Machelen worden nieuwe bedrijfsterreinen aangelegd, enzovoort.

De uitbreiding van de Ring is slechts een onderdeel van dit plan.

Om deze uitbreiding te realiseren, is men nu begonnen met het milieu-effectenrapport (MER) voorgeschreven door de Europese richtlijnen. Daarna kan een gewestelijk uitvoeringsplan (GRUP) worden opgesteld. Concreet is het de bedoeling om tussen de E40 en de E19, en enkel op het grondgebied van de gemeenten Zaventem en Machelen, voor een vlottere doorstroming van het verkeer te zorgen. De Ring zou voorbehouden blijven aan doorgaand verkeer terwijl een parallel wegennet, losgekoppeld van de Ring, het lokaal bestemmingsverkeer zou kanaliseren via de Woluwelaan (R22).

Rechtstreekse op- en afritten tussen de Ring 0 en de parallelweg zullen worden beperkt tot de knooppunten met de E19 en de E40. Met andere woorden: deze uitbreidingswerken zullen geen impact hebben op het verkeer naar en in Brussel. Hier is, op dit niveau, enkel doorgaand en plaatselijk verkeer aan de orde.

Hoogstens - en dit is een positief effect, mevrouw Delforge - zal er minder verkeer via de Brusselse binnenwegen de vastgelopen Ring proberen te ontwijken. Volgens het laatste nummer van Brussel Deze Week rijden er nog steeds duizenden auto's per uur door Brussel om aan het verkeer op de Ring te ontsnappen. Beweren dat een vlotter verkeer een negatieve invloed zou hebben op de luchtkwaliteit in Brussel, getuigt van kwade trouw. Uit studies blijkt immers dat stilstaand verkeer meer vervuiling veroorzaakt dan vlot verkeer.

Door dit plan verbeterd niet alleen de wegenstructuur, maar zullen ook meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, dankzij nieuwe buslijnen en het Diaboloproject. Overigens gaat het om een aanpassing van Vlaamse infrastructuur op Vlaams grondgebied en in het economisch belang van Vlaanderen.

Doordat er enkel uitbreidingswerken aan de Ring komen in Zaventem en Machelen, zal er enkel een plaatselijke oplossing zijn. Het grootste deel van de Ring zal nog steeds vastzitten. Ook de Brusselse ondernemingswereld vraagt trouwens om de Ring

de pollution qu'un trafic fluide.

Ce plan permettra non seulement d'améliorer l'infrastructure routière, mais il encouragera également l'utilisation des transports en commun, grâce à de nouvelles lignes de bus et au projet Diabolo. Il s'agit du reste d'une adaptation de l'infrastructure flamande, sur le territoire flamand, et dans l'intérêt économique de la Flandre.

Mais comme ces travaux d'élargissement ne concerneront que la zone de Zaventem et de Machelen, la solution demeurera locale et la partie la plus importante du ring sera toujours paralysée. Le monde bruxellois de l'entreprise est de ce fait demandeur d'un élargissement du ring à quatre bandes sur la totalité de son trajet.

Au demeurant, cela ne suffirait d'ailleurs pas, car la forme en fer en cheval du ring fait en sorte d'aiguiller la totalité du trafic vers la partie nord, qui restera sursaturée en permanence. Mon groupe est le seul à défendre l'option du parachèvement du ring sud, via un tunnel, pour ne pas couper en deux les communes bruxelloises concernées.

Ce parlement doit être conscient de ce que le seul atout économique de Bruxelles réside dans le fait qu'elle est un noeud international de circulation routière, ferroviaire, aérienne et fluviale. Ces différents modes de déplacement doivent être harmonisés et fluides. Le groupe Vlaams Belang espère que la prochaine majorité y oeuvrera.

(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang)

over zijn volledige traject op vier rijstroken te brengen. Tijdens de vorige regeerperiode kregen we deze vraag bij ieder bedrijfsbezoek te horen.

Als dat er ooit van komt, zal het trouwens nog niet volstaan, want door de hoefijzervorm van de Ring wordt de totaliteit van het verkeer naar de noordkant versluisd, waardoor de Ring aan de noordkant permanent oververzadigd zal blijven. Ik weet dat mijn fractie de enige is die dit vindt, maar er is slechts een mogelijke oplossing, namelijk het sluiten van de Ring aan de zuidkant. Dat moet via een tunnel, aangezien de betrokken Brusselse gemeenten, terecht, niet in tweeën gesneden willen worden door een snelweg.

Dit parlement dient zich ervan bewust te worden dat de enige economische troef van Brussel erin bestaat dat het een internationaal verkeersknooppunt is. Dat geldt zowel voor het verkeer over de weg, via het spoor of de lucht, en zelfs via het water. Deze verschillende verplaatsingsmodi moeten goed op elkaar afgestemd worden en moeten vlot verlopen. Deze troef moet maximaal worden uitgespeeld en de Vlaams Belang-fractie hoopt dat de volgende meerderheid hiervan werk zal maken.

(Applaus bij het Vlaams Belang)

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Vandenbossche.

De heer Walter Vandenbossche.- Ik zal mij niet wagen aan een technische benadering van het dossier, maar mij beperken tot twee premissen die een christendemocratische visie op dit dossier mogelijk maken.

De werkloosheid heeft in Brussel een dramatische omvang aangenomen. Wij moeten dus alles in het werk stellen om de Brusselse werklozen, en meer bepaald de Brusselse jongeren, aan het werk te krijgen. Daarnaast begint de internationale financiële crisis langzaam maar zeker te wegen op de reële economie. Bewijs hiervan zijn de duizenden faillissementen die de Brusselse rechtbank van koophandel uitspreekt.

Het Vlaamse project om de Ring uit te breiden, past in het START-project, dat is opgezet naar aanleiding van het vertrek van DHL. Door dat vertrek zijn er duizenden Brusselse werklozen

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

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).- *Le chômage a pris une ampleur dramatique dans notre Région et nous devons tout mettre en oeuvre pour procurer un emploi aux chômeurs bruxellois, en particulier aux jeunes. De plus, la crise financière internationale commence lentement mais sûrement à peser sur l'économie réelle, ce dont témoignent les milliers de faillites prononcées par le Tribunal de commerce de Bruxelles.*

Le projet flamand d'élargissement du ring s'inscrit dans le projet START, lancé à l'occasion du départ de DHL, qui a entraîné des milliers de pertes d'emploi. Nous attendions de la Flandre qu'elle prenne ses responsabilités, ce qu'elle a fait.

La procédure en cours en Flandre est à l'opposé de celle qui est en vigueur à Bruxelles. Elle impose de déposer d'abord un dossier de notification, qui débouche sur un rapport d'incidences étudiant les

bijgekomen. Wij verwachtten van Vlaanderen dat het zijn verantwoordelijkheid zou opnemen en dat heeft het nu gedaan. Een pikant detail: toen het START-project aan de Brusselse regering werd meegedeeld, is die aankondiging verloren gegaan in een van de administraties. Dat zegt veel over de manier waarop wij tegen Vlaanderen aankijken.

Het is ook belangrijk om weten dat de procedure in Vlaanderen net omgekeerd is als in Brussel. Mevrouw Schepmans, u hebt met enige boosheid gezegd "dat men het uiteindelijk toch in het Frans heeft gedaan". U zou daarvoor dankbaar moeten zijn. In Vlaanderen is men nog beleefd. Dat is niet overal het geval. Als ik de taaltoestanden in de Brusselse gemeenten en de boertigheid van sommige Franstaligen zie, dan kunt u nog iets van Vlaanderen leren. Uw opmerking was misplaatst.

In Vlaanderen wordt eerst een kennisgevingsdossier neergelegd. Dat kennisgevingsdossier geeft aanleiding tot het starten van een MER-plan waarbij alternatieven worden onderzocht. Daarna komt er een ruimtelijk uitvoeringsplan. Ook binnen dat kader is er een milieu-effectenrapport, waarvoor er een kennisgevingsdossier zal worden neergelegd. Pas na drie tot vier jaar, wanneer alle betrokkenen hun mening hebben gegeven, kan er sprake zijn van een definitief plan. Dat moet dan opnieuw de procedure doorlopen. Men bekijkt dit dossier vanuit de Brusselse procedure, terwijl men dit vanuit de Vlaamse procedure moet bekijken.

Mijnheer de minister, het is wel belangrijk dat u nog eens heel duidelijk zegt dat Brussel vanaf het begin bij dit dossier werd betrokken. Ik heb de indruk dat hier wat misverstanden over bestaan. De medewerkers van uw kabinet en van dat van minister-president Picqué werden telkens uitgenodigd op de vergaderingen van het managementcomité en de Brusselse en de Vlaamse kabinetten functioneren op gelijke voet in de werkgroepen "Openbare Werken" en "Openbaar Vervoer". Er bestaat hierover een uitdrukkelijk akkoord tussen Brussel en Vlaanderen. In de praktijk is hier de belangengemeenschap, waarover wij zo dikwijls hebben gepleit, tot stand gekomen.

Ten gronde hebben mijn collega's een aantal terechte opmerkingen gemaakt. Het is belangrijk dat Vlaanderen het Diaboloproject, het GEN-project en de andere Brusselse initiatieven verwerkt in haar concept, waarover overigens nog geen definitieve

alternatives possibles. Vient ensuite un plan d'exécution spatial. Une étude d'incidences est également effectuée dans ce cadre, pour laquelle un dossier de notification doit être déposé. Lorsque tous les intéressés auront donné leur avis, c'est-à-dire après un délai de trois ou quatre ans, un plan définitif pourra être envisagé. Celui-ci devra alors repasser toutes les étapes de la procédure.

Monsieur le ministre, il importe que vous dissipiez certains malentendus qui règnent dans cette enceinte, en reaffirmant clairement que Bruxelles était impliquée dès le début dans ce dossier. Vos collaborateurs et ceux du cabinet du ministre-président Picqué ont été conviés à participer à toutes les réunions du comité de management et les cabinets bruxellois et flamands travaillent ensemble dans les groupes de travail "Travaux publics" et "Transports en commun". Il existe à ce propos un accord explicite entre Bruxelles et la Flandre, dans une communauté d'intérêts que nous avons si souvent appelée de nos voeux.

Mes collègues ont eu des réflexions pertinentes. Il importe en effet que la Flandre intègre le projet Diabolo, le projet RER et les autres initiatives bruxelloises dans son concept, sur lequel auquel décision définitive n'a du reste été prise.

Bruxelles serait stupide de s'opposer à un projet qui pourrait contribuer à solutionner un problème essentiel auquel elle est confrontée, puisque Zaventem peut offrir de l'emploi à des milliers de chômeurs bruxellois. Contrairement à certains partis politiques, je n'ai nullement l'intention de laisser les gens dans la misère.

beslissing is genomen.

Brussel heeft heel veel belang bij dit project. In deze tijd van crisis kan tewerkstelling in Zaventem een oplossing bieden voor duizenden Brusselse werklozen. Het zou dom zijn om een project te bevechten dat een oplossing voor dit wezenlijk probleem kan bieden. Sommige politieke partijen willen de mensen misschien in hun ellende houden, maar dat is zeker niet mijn doel.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het doet mij genoegen dat zoveel parlementsleden een interpellatie tot me richten over de eventuele uitbreiding van de Ring, want dat biedt me de mogelijkheid om de zaken in de juiste context te plaatsen.*

Mevrouw Schepmans, u kunt maar beter aandachtig luisteren.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, minister Smet heeft de kwalijke gewoonte aangenomen zich rechtstreeks tot de parlementsleden te richten, zowel in commissie als in het parlement...*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U hebt me toch een vraag gesteld!*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Minister Smet denkt dat hij de waarheid in pacht heeft. Ik zou het apprécieren als hij de parlementsleden met wat meer respect zou behandelen. Hij moet ermee leren leven dat wij een andere mening hebben. De oppositie heeft het recht om vragen te stellen.*

(Applaus)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis très heureux devant le nombre important d'interpellations relatives à l'extension - éventuelle, je le souligne - du ring autour de Bruxelles. C'est l'occasion de définir le cadre dans lequel se situe cette éventuelle extension et de replacer cette problématique dans son contexte exact. Je conseille à Mme Schepmans d'écouter attentivement, car elle en a bien besoin.

Mme Françoise Schepmans.- M. le président ! Dès le départ, je voudrais, puisque M. le ministre a pris la méchante habitude, notamment en commission et en séance plénière, de cibler directement ses interlocuteurs...

M. Pascal Smet, ministre.- Mais vous avez posé des questions !

Mme Françoise Schepmans.- Considérant qu'il détient la vérité, il pense que ceux qui ne suivent pas sa ligne ne sont pas au fait des situations évoquées. Je désirerais qu'il soit plus convivial, plus respectueux des parlementaires dans le cadre de ses interventions. Je suis sûre qu'il apportera des réponses intéressantes, mais il doit accepter la contradiction. Cela fait partie du jeu politique. Il est bien normal que l'opposition s'interroge.

(Applaudissements)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mevrouw Schepmans, het is uw recht en zelfs uw plicht om oppositie te voeren. U mag wat mij betreft best proberen aan te tonen dat er onenigheid is onder de regeringsleden.*

Ik heb er echter een probleem mee dat u me

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Schepmans, vous avez raison, c'est votre tâche de vous opposer. C'est normal. Si vous ne le faisiez pas, on pourrait se demander ce que vous faites ici : c'est donc votre devoir ! Que vous cherchiez des contradictions entre les membres du gouvernement, voire que vous en espériez ou en

woorden in de mond legt die ik nooit heb uitgesproken.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Ik citeer altijd de verklaringen die u in het parlement aflegt en de geschreven pers.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik verzoek u om mij niet langer woorden in de mond te leggen.*

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Ik verwijst altijd naar het schriftelijk verslag en naar de pers.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Aangezien minister Huytebroeck en minister-president Picqué in Berlijn vertoeven, zal ik ook namens hen antwoorden. Zoals de heer Doyen terecht opmerkte, moeten we het onderscheid maken tussen de methode en de inhoud van het dossier.*

Het doet me plezier dat de Vlaamse regering eindelijk de mobiliteitsproblemen rond Brussel erkent en bereid is om te investeren om gemakkelijker de hoofdstad en haar omgeving te kunnen bereiken, al wil dat niet zeggen dat we de plannen van de Vlaamse regering blindelings moeten volgen.

(verder in het Nederlands)

Zoals door meerdere interpellanten terecht werd opgemerkt, is de wijze waarop de Vlaamse regering dit dossier heeft aangepakt ondermaats en geen toonbeeld van goed bestuur.

De timing was verkeerd. Een dergelijke beslissing wordt niet genomen in het begin van de zomer-vakantie. Bovendien was het ongepast de inspraaktermijn in de vakantie te laten lopen. Gelukkig heeft de bevoegde Vlaamse minister van Openbare Werken de termijn van het openbaar onderzoek verlengd tot 6 november. De documenten zijn nu ook in het Frans vertaald.

Ik betreur dat de Vlaamse regering niet de reflex heeft gehad voorafgaandelijk met de Brusselse

fabuliez, on peut encore le comprendre.

Toutefois, je ne puis accepter que, depuis quelque temps, vous preniez cette habitude peu respectueuse de m'inventer des déclarations. Je le dis très calmement et en toute amitié : je n'aime pas ces manœuvres politiciennes.

Mme Françoise Schepmans.- Je me réfère toujours à vos déclarations au parlement et à ce qui est écrit dans la presse.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous demande, Mme Schepmans, d'arrêter d'inventer des choses et de fabuler.

Mme Françoise Schepmans.- Je me réfère toujours à ce que j'ai lu dans les comptes rendus et dans la presse.

M. Pascal Smet, ministre.- Mesdames, Messieurs les députés, je suis heureux que nous puissions aborder ce sujet aujourd'hui et clarifier le point de vue du gouvernement bruxellois. Mes collègues, M. Picqué et Mme Huytebroeck étant à Berlin, je vais également répondre en leur nom. Comme M. Doyen l'a souligné à juste titre, il est important de faire la distinction entre la méthodologie et le contenu du dossier.

Tout d'abord, je me réjouis de ce que le gouvernement flamand reconnaît enfin les problèmes de mobilité autour de Bruxelles et se dise prêt à réaliser des investissements en vue d'améliorer l'accessibilité de notre capitale et de ses environs.

C'est en soi très positif. Cela ne veut pas dire pour autant que nous devons suivre aveuglément le gouvernement flamand, loin de là. Cependant, cette volonté d'investir est une évolution nouvelle et importante.

(poursuivant en néerlandais)

Comme plusieurs interpellants l'ont souligné, le gouvernement flamand a abordé ce dossier avec médiocrité.

Les délais ne convenaient pas. On ne prend pas ce genre de décision au début des vacances d'été. En outre, il était inadapté de laisser courir les délais de participation pendant les vacances.

regering overleg te plegen over haar beslissing om een openbaar onderzoek over het bestek van de MER ter verbreding van de Ring Noord te starten. Leefmilieu Brussel heeft het dossier voor openbaar onderzoek ontvangen op 8 juli en doorgestuurd naar Mobiel Brussel op 11 juli.

Enigszins ter verzachting: de Vlaamse administratie publiceerde de oproep alvorens de Vlaamse regering zich had uitgesproken. Ook niet iedereen in de Vlaamse regering is opgezet over de wijze waarop dit dossier werd behandeld. Voor de Vlaamse regeringsleden is het misschien moeilijker om dat toe te geven dan voor mij.

(verder in het Frans)

De Vlaamse regering heeft nog niet beslist of de Ring verbreed zal worden en met hoeveel rijstroken. Zij wil alleen nadelen over hoe ze het verkeersprobleem rond Brussel kan oplossen. De vergadering van 10 september werd trouwens uitgesteld tot 11 december 2008.

Als een verbreding overwogen wordt, zal er een effectenstudie nodig zijn. We moeten echter weten waarover we spreken en alle mogelijkheden onderzoeken.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Vandebossche, eerlijkheidshalve dient gezegd te worden dat de technische diensten van het Brussels gewest, en in zekere zin ook de kabinetten, Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel wel degelijk op de hoogte waren van de denkoeferingen van het Vlaams Gewest over de uitbreiding van de Ring. Voordat het Vlaams Gewest het voorbereidende rapport had gepubliceerd, had er in beperkte mate technisch overleg plaatsgevonden tussen de bevoegde Brusselse en Vlaamse administraties. Over de onteigening van woonzones en beschermde gebieden werd nog niet gesproken, maar het Brussels gewest was niet op de hoogte van de datum van de publicatie en het opstarten van de procedure. Daarover zijn vooraf geen afspraken gemaakt, al is er wel wat overleg gepleegd.

De opmaak van een MER-plan gaat van start met een fase waarin werk wordt gemaakt van een diagnose en richtlijnen. Enkel deze eerste fase werd reeds voltooid en is momenteel onderworpen aan een openbaar onderzoek. Wat dat betreft, heeft de

Heureusement, le ministre flamand en charge des Travaux publics a prolongé l'enquête publique jusqu'au 6 novembre. Les documents sont à présent traduits en français.

Je regrette que le gouvernement flamand n'ait pas eu le réflexe de se concerter au préalable avec le gouvernement bruxellois à propos de sa décision de commencer une enquête publique sur l'appel d'offres concernant le rapport d'incidences environnementales relatif à l'élargissement du ring nord. Bruxelles Environnement a reçu le dossier pour l'enquête publique le 8 juillet et l'a envoyé à Bruxelles Mobilité le 11 juillet.

Toutefois, l'administration flamande a publié l'appel avant que le gouvernement flamand ne se soit prononcé. Tous les membres du gouvernement flamand ne sont pas satisfaits de la manière dont ce dossier a été traité.

(poursuivant en français)

Je veux réaffirmer clairement que le gouvernement flamand ne s'est pas encore prononcé sur les projets. Aucune position n'a encore été prise quant à l'élargissement du ring ni, si le projet devait être concrétisé, quant au nombre de bandes. Il y a seulement une volonté de réfléchir quant à la manière dont le problème de la circulation autour de Bruxelles doit être résolu.

Dans l'éventualité où un élargissement serait à l'ordre du jour - c'est ainsi, on ne peut le nier - il faudrait procéder à une étude d'impact. J'y reviendrai tout à l'heure. Mais, si nous voulons que l'on nous prenne au sérieux et respecter les directives européennes, il est important de parler en connaissance de cause et d'examiner toutes les options.

La réunion du 10 septembre a été reportée au 11 décembre 2008. Par conséquent, aucune position n'a été prise, puisque le gouvernement flamand a reporté la réunion.

(poursuivant en néerlandais)

Les services techniques de la Région bruxelloise, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement étaient effectivement au courant des intentions de la Région flamande concernant l'élargissement du ring. Une concertation technique entre les

heer Vandenbossche gelijk. Nu komt het erop aan om de rest van het dossier samen te stellen. Dat wil zeker niet zeggen dat per definitie zal worden beslist om de Ring uit te breiden. Ik zal er zo dadelijk op terugkomen, want de vlag van het begrip "uitbreiding" kan vele ladingen dekken. Dat kan aanleiding geven tot misverstanden.

(verder in het Frans)

U vraagt mij om het parlement bij dit advies te betrekken. Het tijdschema is erg strak. Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel werken rechtstreeks samen. De strategische dienst van de administratie vergelijkt haar model met dat van haar Vlaamse tegenhanger.

Een eerste verschil is dat beide modellen rekenen met een verschillende dichtheid (de hoeveelheid inwoners en jobs in het luchthavengebied).

We kunnen onmogelijk onze mening geven tegen volgende week. We zijn wel klaar om ons advies te bespreken in de commissie Infrastructuur en Leefmilieu. Het echte debat zal pas plaatsvinden wanneer de resultaten bekend zijn.

Het gaat hier om een voorbereidende nota voor het bestek voor het opstellen van een MER-plan en dus niet om een beslissing. In juli bleef ik dan ook betrekkelijk rustig, omdat we nog aan het begin van de procedure zaten.

(verder in het Nederlands)

De strikte timing belet echter niet dat de Brusselse regering haar verantwoordelijkheid neemt. Op verzoek van mezelf en van minister Huytebroeck besliste de Brusselse regering op 4 september om een werkgroep op te richten, teneinde een gemeenschappelijk standpunt te bepalen. Mevrouw Byttebier heeft daarnaar reeds verwezen. Er is een interkabinettenwerkgroep opgericht, waarin we iedereen willen raadplegen. We roepen iedereen, ook de gemeenten, op om de documenten in te kijken. De Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit en de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben het verzoek gekregen om advies te verstrekken.

Aangezien minister-president Picqué en minister Huytebroeck zich nu nog in Berlijn bevinden, zal de

administrations bruxelloises et flamandes compétentes s'est tenue avant que celle-ci ne publie son rapport préparatoire. La question de l'expropriation des zones résidentielles et des zones protégées n'a pas encore été évoquée, mais la Région bruxelloise n'était pas au courant de la date de la publication ni de celle du lancement de la procédure. Rien n'a été convenu à ce propos, bien qu'il y ait eu concertation.

Comme M. Vandenbossche l'a indiqué, la première phase du rapport d'incidences environnementales est terminée et est actuellement soumise à l'enquête publique. Il s'agit désormais de rédiger le reste du dossier. Cela n'induit pas pour autant que le ring sera élargi. Je reviendrai sur ce point, car l'élargissement est une notion qui couvre beaucoup d'éléments, et pourrait être une source de malentendus.

(poursuivant en français)

Des parlementaires m'ont interrogé sur la possibilité d'associer le parlement à cet avis.

Le calendrier de la procédure actuelle est extrêmement serré. Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement travaillent en étroite collaboration. Les modélistateurs du service stratégie de l'administration sont en contact avec leurs homologues de la Région flamande pour comparer les inputs, outputs et mesures d'accompagnement de la modélisation.

Une première différence a été identifiée quant aux niveaux de densification (habitants et emplois de la zone proche de l'aéroport) retenus par les deux modèles de la Région. Il me semble matériellement impossible de formuler notre opinion dans les délais, c'est-à-dire avant la semaine prochaine. Bien entendu, nous sommes prêts à débattre, en commission de l'Infrastructure et de l'Environnement, de l'avis que nous comptons remettre. Toutefois, le vrai débat aura lieu lorsque les résultats seront connus.

Je rappelle qu'il s'agit ici d'une note préparatoire à un cahier des charges pour l'établissement d'un plan MER, et non d'une décision. C'est également pour cette raison que, en juillet, je manifestais un certain calme. Nous en étions encore au tout début de la procédure.

regering op 23 oktober een gezamenlijk standpunt formuleren. Het zal gebaseerd zijn op de resultaten van de werkgroep en uiteraard ook op het Iris 2-plan.

Mevrouw Schepmans, de regering hecht veel belang aan een coherent bestuur.

In afwachting van het gezamenlijk standpunt hebben we uiteraard nog geen standpunt bezorgd aan de Vlaamse administratie. Leefmilieu Brussel had de Vlaamse administratie al gecontacteerd, omdat die dienst de termijnen verkeerd had ingeschat.

(verder in het Frans)

De Brusselse regering bepaalt een gemeenschappelijk standpunt. Mijn diensten hebben reeds een aantal kritische opmerkingen en vragen bezorgd aan de Vlaamse regering.

Het Iris 2-plan beoogt tegen 2020 een daling van het verkeer met 25% en formuleert daartoe een aantal maatregelen. Het spreekt voor zich dat ik die doelstelling wil halen. Het is onder meer de bedoeling om massaal in het openbaar vervoer te investeren.

Er komen ook heel wat maatregelen voor het wegennet. Zo worden er op meerdere plaatsen zones 30 ingevoerd om doorgaand verkeer te weren. Daardoor zal het verkeer wel drukker worden op de grote verkeersassen.

Als de uitbreiding van de Ring wordt gerealiseerd, zou het autoverkeer tegen 2015 met 8% toenemen in vergelijking met 2001.

Uit de studie van Stratec blijkt duidelijk dat een uitbreiding van de Ring aanleiding geeft tot een daling van het autoverkeer in de stad. U weet allemaal dat ik het autoverkeer wil terugdringen. Ik kan de studieresultaten toch niet negeren?

Uit studies is gebleken dat de uitbreiding van de Ring onvermijdelijk gevonden zal hebben voor de levenskwaliteit van de Brusselaars. Aangezien de Ring verzadigd is, rijdt veel autoverkeer nu immers gewoon dwars door de stad.

Wereldwijd worden ringwegen rond steden aangelegd om het doorgaand verkeer naar het

(poursuivant en néerlandais)

Le calendrier serré ne doit pas empêcher le gouvernement bruxellois de prendre ses responsabilités. Le 4 septembre, il a décidé de créer un groupe de travail intercabines pour définir un point de vue commun. Le BRAL, la Commission régionale de la Mobilité et le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale ont été invités à remettre un avis.

Le gouvernement formulera une position commune le 23 octobre, laquelle sera fondée sur les résultats du groupe de travail et sur le Plan Iris 2.

En attendant, nous n'avons pas encore remis notre avis à l'administration flamande. Si Bruxelles Environnement l'a déjà contactée, c'est parce qu'elle a mal évalué les délais.

(poursuivant en français)

Evidemment, cela va être retiré et une position commune de la Région bruxelloise va être adoptée. Mes services ont déjà transmis des remarques critiques à la Région flamande et nous lui avons posé des questions. J'y reviendrai plus tard.

Sur le fond, le Plan Iris 2 poursuit l'objectif d'atteindre une diminution de 25% du trafic en 2020, et définit les mesures à prendre en ce sens. Il va de soi que nous voulons réaliser cet objectif. Ces mesures concernent évidemment une augmentation drastique de nos transports publics et la mise sur pied de régulateurs pour les voitures. Lisez le Plan Iris 2 !

Les mesures concernent aussi de nouvelles infrastructures routières à des endroits clés du réseau. En effet, la spécialisation des voiries vise à convertir en zones 30 imperméables au trafic de transit la majorité du réseau de quartiers, soit près de 70% du réseau régional. Cela signifie logiquement que le trafic sera plus important sur les axes principaux.

A titre d'exemple, sur base du scénario 3+2 bandes de la Région flamande, notre modélisation du ring Nord, dans le Plan Iris 2 à l'horizon 2015, donnerait un trafic total de 58.500 véhicules entre six et dix heures du matin, contre 47.600 véhicules en 2001. Cela représente une augmentation de 8%.

stadscentrum te beperken. Met die onweerlegbare vaststelling, gestaafd door wetenschappelijk onderzoek, dienen de studies rekening te houden.

De verbetering van de doorstroming op de Ring, zoals die door het Iris 2-plan en door minister Huytebroeck wordt bepleit, voorziet niet alleen in een verhoging van het aantal rijstroken, maar vooral ook in een opsplitsing van de rijstroken per functie, volgens het concept "3+2". De problemen op de noordelijke Ring zijn immers vooral te wijten aan het feit dat het doorgaand verkeer en het lokale verkeer niet van elkaar gescheiden zijn. Elke afrit zorgt voor vertragingen en files.

Weet u hoeveel rijstroken de Ring momenteel telt?

(Rumoer)

Mevrouw Adelheid Byttebier.– U kunt akkoord gaan met alle antwoorden, want de Ring is niet één en ondeelbaar. Afhankelijk van de plaats is een verschillend aantal rijstroken aangewezen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).– *Ik zou een quiz kunnen houden, maar ik vrees dat niemand het antwoord kent.*

Par ailleurs, il ressort clairement de l'étude de Stratec que si l'on augmente la capacité du ring Nord, cela aura pour conséquence immédiate de diminuer le nombre de voitures en ville. Il s'agit d'un élément du débat, qu'on l'apprécie ou non. Tout le monde sait que je ne suis pas favorables aux voitures, mais je ne peux pas jeter ce rapport à la poubelle !

La modélisation a clairement démontré que l'augmentation de la capacité du ring Nord aurait un impact immédiat sur la qualité de vie à Bruxelles. Puisque le ring est saturé, ceux qui devraient l'emprunter préfèrent traverser la ville. C'est pour cela que le ring a été créé à l'époque.

Et c'est bien la raison pour laquelle on construit encore des rings partout dans le monde : pour éviter qu'il y ait un trafic de transit dans les centres-ville. Ce constat doit être approfondi et bien clarifié dans les modélisations. Il a été fait objectivement par des scientifiques ; le nier serait falsifier le débat.

La demande d'amélioration de la fonction de distribution du ring, soutenue par le Plan Iris 2 et Mme Huytebroeck, n'implique pas nécessairement une augmentation du nombre de bandes, mais surtout une meilleure efficacité de leur fonctionnement, par une séparation des fonctions. Le plus grand problème du ring Nord, actuellement, est le mélange du trafic de transit et du trafic à destination locale. Chaque sortie ralentit le trafic et congestionne le ring. Le concept "3+2" consiste simplement en une meilleure organisation des bandes.

Savez-vous combien il y a de bandes actuellement ?

(Rumeurs)

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).– Vous pouvez souscrire à toutes les réponses, car le ring n'est pas un tout indivisible. En fonction des endroits, le nombre de bandes de circulation diffère.

M. Pascal Smet, ministre.– Je ne vais pas commencer un quiz ! Je crains que vous n'ayez pas les bonnes réponses.

(*verder in het Nederlands*)

In werkelijkheid zijn er nu al over heel het gedeelte 3+2 rijstroken en op sommige plaatsen zelfs 3+4. Er zijn op dit ogenblik vier profielen, zonder enige coherentie.

De heer Walter Vandenbossche.– Beschikt u ook over cijfers over de dagelijkse files op de Ring en het economische verlies dat ze meebrengen?

De heer Pascal Smet, minister.– Uiteraard. Er zijn dus verschillende stukken.

(*verder in het Frans*)

De regering pleit voor een betere organisatie van de Ring. Het transitvervoer en het plaatselijk vervoer moeten worden gescheiden. Blijkbaar heeft mevrouw Schepmans destijsd de inhoud van het rapport niet goed begrepen, maar de kranten hebben het ook niet altijd bij het rechte eind gehad.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).– *De Vlamingen worden anders goed behandeld in de Brusselse gemeenten.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).– *Ik dacht dat we dit onderwerp buiten het communautaire gekissebis zouden houden? Tot nu toe lukte dat aardig. In juli was dat wel anders, maar gelukkig zijn de volksvertegenwoordigers die daarvoor verantwoordelijk waren, momenteel afwezig.*

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).– *Let op uw woorden!*

(*poursuivant en néerlandais*)

En réalité, il y a déjà actuellement quatre profils d'utilisateurs, sans aucune traduction cohérente au niveau des bandes de circulation.

M. Walter Vandenbossche (*en néerlandais*).– *Disposez-vous de chiffres relatifs aux files quotidiennes sur le ring et à la perte économique qui en résulte ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).– *Naturellement.*

(*poursuivant en français*)

Je ne vous cache pas - et c'est la volonté du gouvernement - qu'une rationalisation et une meilleure organisation du ring sont positives en soi. L'objectif est de séparer le trafic de transit du trafic local. Je répète, pour éviter tout malentendu, que cela ne signifie pas nécessairement qu'il faut élargir le ring, mais plutôt l'organiser différemment.

Mme Schepmans, je ne suis pas responsable du fait que vous n'avez pas compris, à l'époque, l'enjeu véritable tel qu'il figure dans le rapport. Je perds du temps chaque fois qu'un article est publié à ce sujet, mais il faut se méfier de ce qu'on lit dans les journaux.

Mme Françoise Schepmans.– Je comprends. N'ayez pas d'inquiétude et ne faites pas de procès d'intention aux francophones. Il me semble que les Flamands sont bien traités dans les communes bruxelloises.

M. Pascal Smet, ministre.– Nous parlons du ring et de la qualité de vie à Bruxelles ! Le débat communautaire n'est pas à l'ordre du jour. J'ai parfois entendu dire qu'il ne fallait pas communautariser ce débat. Vous ne l'avez pas fait aujourd'hui, mais certains, sur vos bancs, l'ont fait en juillet. Ils sont heureusement absents aujourd'hui.

Mme Françoise Schepmans.– Ne nous faites pas une fois de plus un procès d'intention !

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De MR-fractie is maar zwakjes vertegenwoordigd vandaag.*

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Dat geldt ook voor de regering.*

Mme Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *U geeft uw antwoord ook maar zelden in het parlement.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De regering heeft vertrouwen in mij. Bovendien zijn mevrouw Dupuis en de heer Cerexhe hier ook aanwezig.*

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Dat is dus de elite van de regering!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Volgens het Iris 2-plan is de distributiefunctie van de Ring noodzakelijk om het gewest te beschermen en wordt die veelvuldig gebruikt door de Brusselaars, in het bijzonder de westelijke vertakking. Bovendien werkt de verzadiging van de Ring de vervuiling binnen het gewest in de hand.*

Een wagen die in de file staat vervuilt meer dan een wagen die tegen 70/uur rijdt. Het IRIS-plan legt de nadruk op een sterkere distributiefunctie voor de Ring maar zonder de algemene capaciteit van de autosnelwegen die aansluiten op de Ring te verhogen.

Het Brussels Gewest heeft het Vlaams Gewest vanaf het begin duidelijk gemaakt dat het geen bijkomende rijstroken mag aanleggen op de E40, de A12 of de E19, omwille van de toename van het autoverkeer. Het verkeer zal dus niet toenemen, maar wel vlotter verlopen en minder vervuiling meebrengen.

M. Pascal Smet, ministre.- Il me semble que vos bancs sont clairsemés aujourd'hui.

Mme Françoise Schepmans.- Que chacun balaie devant sa porte ! Le banc du gouvernement est bien vide aujourd'hui, pour la rentrée officielle du parlement. Ne donnez donc pas de leçons aux autres !

Mme Viviane Teitelbaum.- Il est rare que vous réserviez votre réponse au parlement !

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a confiance en moi. Mme Dupuis et M. Cerexhe sont là également.

Mme Françoise Schepmans.- Les meilleurs sont donc présents. Charmante attention pour les autres !

M. Pascal Smet, ministre.- Le Plan Iris 2 dit que "la fonction de distribution du ring est nécessaire pour protéger la Région et est fréquemment utilisée par les Bruxellois, surtout sur sa branche Ouest. Par ailleurs, la saturation du ring est génératrice de pollution dans la Région".

Comme l'a dit M. Vandebossche, une voiture coincée dans un embouteillage pollue beaucoup plus qu'une voiture roulant à 70 km/h. Le Plan Iris 2 a prévu un renforcement de la fonction de distribution du ring, mais sans accroître la capacité globale des autoroutes qui convergent vers le ring.

Dès le début, nous avons clairement signifié à la Région flamande que, si elle touchait au ring - et on ne peut l'exclure aujourd'hui, même si on n'est pas d'accord -, elle ne pourrait augmenter le nombre de bandes de circulation sur la E40, la A12 ou la E19. Si la Région flamande le faisait, non seulement cela augmenterait la capacité du ring, mais cela aurait aussi pour effet logique d'augmenter le nombre de voitures.

C'est la raison pour laquelle nous avons clairement posé comme condition préalable de ne pas toucher aux autoroutes précitées. En conséquence, le nombre de voitures circulant sur le ring n'augmentera pas, et l'on peut faire en sorte que les véhicules roulent mieux et polluent moins.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Toch komen er heel wat meer vrachtwagens.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ga met u akkoord dat het aantal vrachtwagens en auto's moet dalen. De waarheid is dat een wagen die in de file staat, veel meer vervuilt dan een doorrijdende wagen. In een dergelijk debat zijn de realiteit en de wetenschap het uitgangspunt voor een verantwoordelijk beleid.*

Het Brussels Gewest heeft al een aantal opmerkingen geformuleerd. Ze staan trouwens ook in het Iris 2-plan. Wij voeren een open beleid. Ik geef toe dat sommige voorstellen wat overdreven zijn. Jean-Marie Dedecker stelde zelfs ooit voor om de capaciteit van de Ring te verdubbelen met een viaduct!

Mevrouw Delforge, we moeten inderdaad de nadruk leggen op de impact van het GEN en de zogenaamde modal shift. We moeten ook nagaan wat de gevolgen van een eventuele flessenhals aan het viaduct van Vilvoorde heeft voor de gewestwegen. Ook de toegankelijkheid van de Ring voor de Brusselaars moet gegarandeerd blijven. Die kwestie is twee jaar geleden nog ter sprake gekomen in de commissie Infrastructuur.

Er moeten rijstroken worden gereserveerd voor auto's met meerdere passagiers en voor bussen. Zoals mevrouw Delforge zei, moeten er overstapparkings komen aan de gewestgrenzen.

Het is ook belangrijk om de gevolgen voor het milieu te bestuderen. De kwestie zal op 23 oktober opnieuw ter sprake komen. Mevrouw Schepmans, in tegenstelling tot wat u beweert is het Iris 2-plan geen blanco volmacht voor de Vlaamse regering.

Mme Céline Delforge.- Mais il y aura de nombreux camions supplémentaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage votre avis, Mme Delforge. Il faut moins de voitures et moins de camions ! Mais on ne peut pas négliger le fait que des voitures à l'arrêt dans une file polluent beaucoup plus que des voitures qui roulent. C'est la réalité. Dans des débats comme celui-ci, il faut aussi accepter les réalités et les constats scientifiques, qui permettent d'agir de façon responsable.

Je tiens à dire clairement que la Région a déjà formulé ces réserves et conditions, que l'on retrouve dans le Plan Iris 2. Nous sommes ouverts et transparents. Certains schémas paraissent beaucoup trop s'intéresser à l'aspect de la capacité. J'admets le caractère farfelu de certaines propositions, comme le projet de dix-sept bandes. M. Dedecker avait aussi suggéré de doubler la capacité du ring grâce à un viaduc ! Nous y sommes opposés.

Mme Delforge, vous avez raison ; nous devons modéliser la croissance de la circulation en tenant compte de l'impact du RER en termes de report modal. C'est évident. Nous devons aussi étudier les conséquences de la restriction à deux fois quatre bandes du viaduc de Vilvorde sur les voiries régionales. Il faut également maintenir et améliorer les accès au ring au bénéfice des Bruxellois. MM. Doyen, Riguelle, Coppens et Mme De Pauw, nous en avions d'ailleurs discuté voici deux ans en commission de l'Infrastructure.

Nous devons aussi développer, comme l'a dit M. Doyen, des bandes High Occupancy Vehicles, pour privilégier le covoiturage et les bus. Comme l'a souligné Mme Delforge, nous devons construire des parkings de dissuasion aux abords des limites régionales, par exemple sur la chaussée de Zellik à Grand-Bigard, en liaison avec la gare de Berchem, et sur l'avenue de l'Arbre ballon à Wemmel, en liaison avec le projet de tram 9.

Ensuite, il est crucial d'étudier les impacts environnementaux de tels projets. Nous en reparlerons le 23 octobre. En attendant, Mme Schepmans, contrairement à ce que vous avez prétendu, le Plan Iris 2 ne constitue pas un blanc-seing accordé au projet défendu par la

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).-
Dat heb ik ook niet beweerd.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De Brusselse regering stelt duidelijke voorwaarden voor de uitbreiding van de Ring. Het stuk tussen de A12 en de E40 grenst aan een Natura 2000-gebied. Er is dan ook nood aan een bijkomende studie. Ik hecht veel belang aan het blauwe en het groene netwerk en aan zachte mobiliteit.*

Mevrouw Quix wijst er terecht op dat er geen rijstroken kunnen worden toegevoegd aan het viaduct van Vilvoorde.

De gewestelijke commissie voor Mobiliteit dringt er in haar advies op aan dat er alternatieven worden bestudeerd. Ik ga daarmee akkoord. De Europese regelgeving schrijft trouwens voor dat ook het zogenaamde nulscenario moet worden overwogen.

Ik zal erop aandringen dat het MER wordt bijgewerkt.

De studie moet rekening houden met de context: de olieschaarste, de hoge brandstofprijzen, de evolutie van de autofiscaliteit (taks op het gebruik van de wegen vanaf 2015) en de beperking op het gebruik van bedrijfswagens.

Het Vlaams Gewest moet een model maken dat rekening houdt met de overstap van en naar het GEN en moet rijstroken voorbehouden voor High Occupancy Vehicles, om carpoolers en bussen te bevoordelen.

Het Vlaamse model omvat andere begeleidingsmaatregelen dan het onze om de aansluiting op andere vervoersmiddelen te verbeteren. Het gaat niet alleen om het vinden van het ideale aantal rijstroken, maar ook om het beheer van de toestroom en van de overstap op andere vervoersmiddelen.

De Vlaamse regering heeft de gouverneur van Vlaams-Brabant aangeduid als coördinator. Hij heeft interessante zaken gezegd, die aansluiten bij wat wij hebben opgemerkt.

Voor hem gaat het niet alleen om het aantal rijstroken, maar moet er ook gewerkt worden aan

Région flamande.

Mme Françoise Schepmans.- Je n'ai pas dit qu'il s'agissait d'un blanc-seing.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas une validation. Nous posons clairement des conditions. Sur le tronçon entre l'A12 et la E40, nous sommes dans une zone Natura 2000. Une étude complémentaire et appropriée est donc nécessaire. La question de la continuité des maillages verts, bleus et de mobilité douce est fondamentale. Je partage l'avis de tous ceux et celles qui ont exprimé la nécessité d'une vision globale du ring.

Mme Quix a rappelé qu'il importait de clarifier le poids critique du viaduc de Vilvorde. Je partage cet avis.

Dans son avis, la Commission régionale bruxelloise de la mobilité a aussi mis en évidence le fait que l'étude rigoureuse d'alternatives était indispensable. Nous sommes d'accord. Et le scénario "zéro" y est inclus, d'autant plus qu'il est imposé par la législation européenne. Si la Région flamande s'abstient de l'intégrer, tout son projet est caduc.

L'étude d'impact ne peut se référer à des études partielles et remontant à quelques années pour en justifier l'absence. Nous allons le rappeler : tout doit être actualisé.

La prise en compte du contexte devra également intervenir dans cette étude : raréfaction du pétrole, augmentation du prix des carburants, évolution de la fiscalité automobile - comprenant notamment la tarification de l'usage de nos routes prévue dans le cadre du Plan Iris 2 à partir de 2015 -, ainsi que restriction de l'utilisation des voitures de société.

Très clairement, nous demandons à la Région flamande de modéliser la croissance de la circulation en tenant compte du report modal du RER, et de mettre en place des bandes High Occupancy Vehicles pour privilégier le covoiturage, les autocars et les autobus.

En outre, nous nous attachons à mettre en évidence les différences entre les inputs, outputs et mesures d'accompagnement en faveur du rapport modal, de leur modélisation et de la nôtre. Il ne s'agit donc pas de ramener ce dossier à une analyse du nombre

het openbaar vervoer. Het Vlaams Gewest heeft al veel buslijnen gecreëerd naar en rond Brussel. De gouverneur vroeg ook om zomaar geen beton te gieten.

(verder in het Nederlands)

De uiteenzettingen van een aantal sprekers hadden een wantrouwige ondertoon, alsof de grote boze Vlamingen weer eens een aanval op Brussel plegen. Het is niet omdat ik Nederlandstalig ben, dat ik per definitie de Vlaamse regering verdedig. U kent allemaal mijn standpunt over de grenzen van Brussel.

(verder in het Frans)

Het zou idioot zijn om van het Vlaamse beleid een eenzijdig negatief beeld op te hangen en de Brusselaars een vlekkeloos imago toe te schrijven.

(Applaus bij de CD&V)

Dit dossier is te belangrijk voor Brussel en mag niet tot een communautaire discussie worden herleid.

Het ligt evenmin in mijn bedoeling om mezelf met dit dossier een soort ecologische maagdelijkheid te schenken, hoewel dat heel verleidelijk is.

idéal de bandes de circulation, mais d'examiner en amont quels sont les flux de trafic, quel est le rapport modal à l'horizon 2015 et quelles sont les mesures à prendre pour y arriver.

Je vous conseille de bien écouter le gouverneur du Brabant flamand. En vertu de sa fonction officielle, c'est lui qui a été désigné par le gouvernement flamand comme coordinateur pour toutes les questions afférentes au développement. Il a dit des choses très importantes et fort semblables à ce que nous disons ici.

Pour lui, la question ne doit pas être ramenée à une augmentation du nombre de bandes, mais doit être envisagée avec celle du transport en commun, pour lequel la Région flamande a déjà beaucoup oeuvré, en créant des lignes de bus vers et autour de Bruxelles. On a souvent tendance à ne pas le remarquer, mais c'est la réalité. Le gouverneur a également dit qu'il ne fallait pas couler du béton pour le plaisir.

(poursuivant en néerlandais)

L'exposé de plusieurs orateurs était empreint de méfiance à l'égard de la Flandre. Ce n'est pas parce que je suis néerlandophone que je défends par définition le gouvernement flamand. Vous connaissez tous mon point de vue concernant les frontières de Bruxelles.

(poursuivant en français)

Je ne veux pas non plus jouer au jeu qui veut que tout ce que le gouvernement flamand fait est mauvais, ce qui fait de nous de bons Bruxellois. C'est ridicule.

(Applaudissements sur les bancs du CD&V)

Cela ne veut pas non plus dire qu'il faut applaudir à tout ce que le gouvernement flamand fait. Loin de là. Mais ce qui est crucial dans ce débat pour Bruxelles, pas seulement en termes d'accessibilité, mais aussi de qualité de vie, de qualité de l'air, est tellement important que je refuse de communautariser ce débat. Je refuse aussi de retrouver par ce biais une certaine virginité écologique, qui peut être très séduisante.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Kunt u zich nader verklaren?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik wil minder auto's en minder vervuiling in de stad. Hoe kunnen we dat bereiken? Het debat moet uitgaan van de resultaten van de effectenstudie. Zolang die niet bekend zijn, zal de regering zich niet vóór of tegen het project uitspreken. De regering zal alle alternatieven naast elkaar leggen en grondig bestuderen. We zullen in elk geval onze eigen voorwaarden opleggen. Zodra de regering een standpunt heeft ingenomen, zal ze dat aan het parlement voorleggen.*

(*verder in het Nederlands*)

Het standpunt van de Brusselse regering is heel duidelijk. Wij willen minder auto's, minder vervuiling en voldoende werkgelegenheid voor een leefbaar Brussel. Dat is ons uitgangspunt, dat we zullen meedelen aan de Vlaamse regering. De Vlaamse regering heeft nog geen knopen doorgehakt. Het Brussels Gewest heeft er dan ook alle belang bij om op een constructieve en duidelijke manier zijn eisen bekend te maken, in plaats van hysterisch 'nee' te roepen, teneinde ervoor te zorgen dat alles gebeurt zoals wij dat willen.

(*Applaus*)

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Ik heb uw woorden niet verdraaid. Ik baseer mijn vragen altijd op verslagen of op persmededelingen.*

Afgelopen zomer schreef Le Soir dat de Brusselse regering het intern niet eens was over de verbreding van de Ring. De krant meldde dat uzelf voorstander was van een betere doorstromingsfunctie voor de Ring.

Mme Céline Delforge.- Vous pourriez expliciter, M. le ministre ?

M. Pascal Smet, ministre.- On risque d'arriver au contraire de ce qu'on voulait. Ce que je veux, c'est moins de voitures et moins de pollution en ville. Comment va-t-on y arriver ? Voilà le véritable enjeu. Il faut en débattre avec des arguments objectifs et les résultats de l'étude.

Pourquoi demande-t-on une étude d'incidences ? Pour connaître tous les arguments, pour constituer le dossier. C'est la raison pour laquelle la Région et le gouvernement régional ne sont pour le moment ni en faveur, ni opposés au projet. Nous voulons imposer des conditions et mettre des balises.

On ne pourra prendre position qu'au moment où l'on connaîtra les résultats de l'étude d'incidences et après une comparaison en profondeur des alternatives. Il faut partir d'une bonne analyse, examiner toutes les possibilités et ensuite se forger une opinion. Nous en débattons à ce moment-là au parlement.

(*poursuivant en néerlandais*)

La position du gouvernement bruxellois est très claire : nous voulons moins de voitures, moins de pollution et suffisamment d'emplois pour garantir la viabilité de Bruxelles. Le gouvernement flamand n'a pas encore tranché. A nous de faire connaître nos exigences de manière claire et constructive, afin que tout se déroule comme nous le souhaitons.

(*Applaudissements*)

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

Mme Françoise Schepmans.- M. le ministre, je n'ai pas déformé vos propos. Je me réfère toujours aux comptes rendus, aux articles de presse ou à ce que j'ai entendu dans les médias pour poser mes questions ou pour intervenir sur les dossiers que vous gérez.

Pour ce qui concerne le ring, les articles parus dans la presse pendant les vacances étaient très clairs. Ainsi, on pouvait lire dans "Le Soir" : "Le débat politique est chaud puisque, au sein du gouvernement bruxellois, l'unanimité ne règne pas.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het was nuttig dat te zeggen.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Volgens Le Vif gelooft u dat de verbreding van de Ring de Brusselse problemen zal oplossen. Beide bronnen geven aan dat u voorstander bent van het project.*

De ECOLO-minister daarentegen verwoordde het advies van haar administratie en maakte voorbehoud bij de doelstelling van het project en bij de impact ervan op de mobiliteit. Hieruit leidde ik af dat de Brusselse regering het intern niet eens was. Ik begrijp dan ook niet waarom u de oppositie verwijt de werkelijkheid geweld aan te doen.

Bovendien zei u dat u de ongerustheid van de Brusselaars, van de gemeenten en van het parlement begreep, omdat deze studie tijdens de zomervakantie plaatsvond.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb dat inderdaad gezegd.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *U zei ook dat het gewest een eigen standpunt moet innemen. Over een aantal punten zijn we het dus wel degelijk eens.*

Ik betreur echter dat de beslissing die in het najaar was gepland, pas in december zal vallen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat niet om een beslissing!*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het advies moet op 6 november worden meege-deeld. Het was interessanter geweest om vooraf met de Vlaamse regering te overleggen.*

Pascal Smet affirme que la Région ne s'oppose pas au rôle de distribution du ring."

M. Pascal Smet, ministre.- Cette explication n'était pas inutile.

Mme Françoise Schepmans.- Je peux encore citer l'article du "Vif" qui dit également que le ministre Smet croit éloigner le spectre des difficultés de la Région bruxelloise. A la lecture de la presse, nous avons le sentiment que vous étiez ouvert au projet présenté par le gouvernement flamand.

En revanche, la ministre ECOLO avait donné l'avis de son administration, qui était extrêmement réservé sur l'objectif du projet et son impact sur la mobilité. Je n'ai donc pas déformé la réalité lorsque j'ai affirmé que le gouvernement bruxellois n'était pas unanime lorsque le dossier a été présenté. Et c'est pourquoi je vous ai interrogé sur la position que le gouvernement dans son ensemble souhaite adopter. Je comprends dès lors mal les reproches que vous adressez à l'opposition.

Vous avez, par ailleurs, reconnu que les inquiétudes des Bruxellois, des communes et du parlement étaient légitimes, puisque cette étude intervenait pendant les vacances.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, je l'ai d'ailleurs dit.

Mme Françoise Schepmans.- Vous avez également dit qu'on ne peut pas suivre aveuglément le gouvernement flamand dans ses projets et que la Région bruxelloise doit se positionner. Nous sommes donc d'accord sur un certain nombre de points.

Je regrette toutefois que la décision qui devait être prise en septembre ou en octobre soit reportée à décembre.

M. Pascal Smet, ministre.- Il ne s'agit pas d'une décision !

Mme Françoise Schepmans.- L'avis doit être remis le 6 novembre. Il aurait été intéressant que des contacts préalables aient lieu avec le gouvernement flamand. Or, les rencontres sont reportées de trois mois, ce qui est relativement long.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Het Vlaams Gewest verkiest alle adviezen af te wachten, alvorens het overleg te laten plaatsvinden. Ondertussen hebben we ons standpunt al kenbaar gemaakt. Het project is trouwens al aangepast: de afrit Jette is geschrapt. Dat het overleg is uitgesteld, verandert dus niets aan de zaak.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans). - *U had tussentijdse vergaderingen kunnen organiseren om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Ik heb geenszins geprobeerd om de communautaire kaart te trekken in dit debat.*

Mijnheer Vandenbossche, ik zal het niet hebben over de uitbreiding van Brussel, maar ik ben van oordeel dat een goed georganiseerde stadsgemeenschap bevorderlijk is voor de mobiliteit, het milieu en de economie.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Wat dat betreft zijn we het met elkaar eens.*

De voorzitter. - Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans). - *Het is een goede zaak dat de Vlaamse regering nog geen standpunt heeft bepaald. Nu is het wachten op het standpunt van de Brusselse regering, dat op 23 oktober aan de Vlaamse regering wordt bezorgd. Ik hoop dat het parlement een kopie ontvangt van alle adviezen. Laten we het debat voortzetten in de commissievergaderingen.*

We hebben het voorlopig enkel over het openbaar onderzoek van het MER voor de uitbreiding van de Ring. Het is echter belangrijk om erop aan te dringen dat de studie ruimer wordt opgevat.

Ik ben best bereid om op een standpunt van de regering te wachten, op voorwaarde dat er in de studie met alle elementen rekening wordt gehouden.

Ik heb de indruk dat een en ander is weggemoffeld in het Iris 2-plan. Hebt u dat plan wel aan de Vlaamse regering bezorgd?

M. Pascal Smet, ministre. - La Région flamande a fait savoir qu'elle préférât attendre tous les avis et reporter la discussion à décembre. Entre-temps, nous avons fait connaître notre position. Le projet a d'ailleurs déjà été adapté. La sortie Jette a notamment été supprimée. Le report à décembre n'a donc aucune incidence. La Région flamande préfère attendre avant de faire part de ses remarques, ce qui est logique.

Mme Françoise Schepmans. - Je pense néanmoins que des réunions intermédiaires auraient pu être tenues pour affiner les positions de part et d'autre. Enfin, je n'ai absolument pas envisagé l'aspect communautaire dans mon intervention de ce matin.

Je rassure M. Vandenbossche en lui disant que je n'aborderai pas la question de l'élargissement de Bruxelles, mais je pense qu'une communauté urbaine bien organisée pourrait rencontrer les défis en termes de mobilité, d'environnement et d'économie.

M. Pascal Smet, ministre. - Sur ce point, nous sommes d'accord, Mme Schepmans.

M. le président. - La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito. - S'il n'y a pas de position du gouvernement flamand, tant mieux. Nous attendrons la position du gouvernement bruxellois, qui sera envoyée au gouvernement flamand le 23 octobre. J'aimerais que le parlement en reçoive une copie, ainsi que de tous les avis rendus en cette matière. En effet, si certaines échéances ont été quelque peu reportées - l'enquête publique jusqu'au 6 novembre, la concertation en décembre - je propose que, calmement, en commission, les débats se prolongent.

Ainsi que nous l'avions dit début juillet, nous n'en sommes qu'à l'enquête publique sur le contenu de l'étude d'incidence relative à l'élargissement du ring. Cependant, il est maintenant évident qu'il faut poser les bonnes conditions pour que, dans cette étude d'incidence, soit pris en compte l'ensemble des éléments que vous avez évoqués.

Si vous me dites que ce n'est qu'après cette étude que nous entendrons le pour et le contre de la part du gouvernement bruxellois, je veux bien attendre, à condition, bien entendu, que tous les éléments

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ik heb het Iris 2-plan bezorgd aan de Vlaamse minister-president Peeters en de Vlaamse ministers Ceysens, Crevits en Van Brempt. De Vlaamse regering daarentegen heeft haar project enkel verzonken naar de gewestadministratie.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans). - *U zegt dat de Ring anders georganiseerd moet worden, zonder de capaciteit van de autosnelwegen naar de Ring te verhogen. Betykt dat dat de capaciteit van de Ring wel kan verhogen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ik heb het over een betere organisatie, door het verkeer dat in Brussel moet zijn beter te scheiden van het verkeer dat via Brussel naar elders rijdt en nu langs al die op- en afritten moet.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans). - *Hoeveel mensen trotseren er eigenlijk de files door via Brussel te rijden?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ongeveer 46.000 personen. Hebt u een GPS?*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans). - *Neen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Die beveelt de Ring aan, maar omdat die verzadigd is, nemen veel chauffeurs alternatieve wegen.*

Om de twee verkeersstromen te scheiden, moet de Ring consequenter georganiseerd worden. Nu zien we soms 4+3 rijstroken, soms 3+2 of 3+1. Een harmonisering is nodig.

que vous venez d'évoquer se retrouvent dans cette future étude d'incidence, qui apparaît comme fondamentale tant pour les Bruxellois que pour les Flamands et les habitants concernés.

Le fait que cela soit quelque peu "caché" dans Iris 2 m'amène à vous poser la question suivante : Iris 2 a-t-il bien été transmis au gouvernement flamand ?

M. Pascal Smet, ministre. - J'ai envoyé le Plan Iris 2 au ministre-président flamand Kris Peeters, à Mme Patricia Ceysens, à Mme Hilde Crevits et à Mme Kathleen Van Brempt, contrairement au gouvernement flamand qui a envoyé son projet seulement à l'administration régionale, et encore peut-être à une mauvaise adresse.

Mme Olivia P'tito. - Il me reste une question. S'agissant des conséquences pour la ville, j'ai bien compris qu'il fallait organiser autrement le ring en n'augmentant pas la capacité des autoroutes vers le ring. Cela signifie-t-il que sa capacité pourrait potentiellement être accrue ?

M. Pascal Smet, ministre. - Non, je veux parler d'une meilleure organisation. Pour le moment, le trafic de destination est lié au trafic de transit. La fonction d'un ring consiste à distribuer la circulation, de sorte que les conducteurs y pénétrant ne soient pas gênés par des entrées et sorties. Cela implique une réorganisation du ring.

Mme Olivia P'tito. - J'entends bien. Après avoir lu des articles parus dans la presse, je dois encore vous poser une question : combien d'automobilistes traversent Bruxelles en affrontant tous les embouteillages plutôt que d'emprunter le ring ?

M. Pascal Smet, ministre. - Oui, environ 46.000 personnes. C'est énorme. Avez-vous un GPS ?

Mme Olivia P'tito. - Non.

M. Pascal Smet, ministre. - Si vous en possédez un, vous pourriez constater qu'il conseille d'emprunter le ring. En raison de sa saturation, des automobilistes l'évitent et prennent des routes secondaires.

Pour compléter ma réponse, j'ajoute que si nous partons de l'idée qu'il convient de distinguer les trafics de transit et de destination, il faut conserver

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *Het parlement moet hierover debatteren en moet daarvoor de nodige documenten krijgen.*

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens.- Mijnheer Smet, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord over de plannen om de Ring eventueel uit te breiden. Het is nu toch wel duidelijk dat er nog geen definitieve beslissing is gevallen.

Wat er ook gebeurt, het probleem van de monsterfiles op de Ring moet worden aangepakt, en liefst door alle gewesten samen. Ik hoop dat het dossier op een rationele en globale wijze wordt behandeld. Ik bedoel daarmee dat er rekening moet worden gehouden met meerdere beleidsdomeinen, waaronder leefmilieu, mobiliteit, werkgelegenheid en economie. Ik behoor tot het soort mensen volgens wie milieu en economie met elkaar verzoenbaar moeten zijn.

We moeten waakzaam blijven wat eventuele negatieve gevolgen betreft, maar laten we niet vergeten dat de mensen ook hun brood moeten kunnen verdienen. Daarom denk ik dat een goede relatie tussen Brussel en de Rand meer dan ooit noodzakelijk is. De Rand kan niet zonder Brussel, maar het omgekeerde geldt evenzeer.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Dit dossier prikkelt duidelijk de verbeelding. Volgens sommigen is er een communautair aspect mee gemoeid, terwijl wij dat juist moeten vermijden. Als wij naar een stadsgemeenschap willen toe werken, moeten wij met zijn allen rond de tafel zitten.*

Er zijn andere opties mogelijk dan een verbreding van de Ring, met name op basis van een modellering van het huidige vrachtvervoer (oorsprong en bestemming van de vrachtwagens op elk ogenblik van de week en het weekend). Het Vlaams project om de Ring te verbreden biedt misschien een antwoord voor het vrachtverkeer, maar zeker niet voor de burger die de Ring gebruikt

une certaine cohérence au ring. Or, nous voyons des bandes de quatre plus trois, de trois plus deux, de trois plus une. Une harmonisation est donc indispensable.

Mme Olivia P'tito.- Je plaide en faveur de ce dialogue, notamment au sein du parlement, sur la base des documents qui nous seront transmis.

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

M. René Coppens (*en néerlandais*).- *Votre réponse permet de clarifier qu'il n'y a pas encore eu de décision définitive sur l'élargissement du ring.*

Quoi qu'il en soit, le problème des embouteillages sur le Ring doit être saisi à bras-le-corps, et de préférence par l'ensemble des Régions. Le dossier doit être géré de manière rationnelle et globale. J'estime qu'environnement et économie doivent être conciliables.

Il faut plus que jamais oeuvrer à une bonne relation entre Bruxelles et sa périphérie. Car si la périphérie ne peut rien sans Bruxelles, l'inverse est également vrai.

M. le président.- La parole est M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je remercie le ministre pour sa réponse. Selon moi, ce dossier mal emmanché a suscité nombre de fantasmes. Certains y voyaient un aspect communautaire, alors que chacun souhaite en écarter toute connotation de cette nature. Au contraire, M. Coppens vient de le rappeler, si nous souhaitons oeuvrer dans un esprit de communauté urbaine, nous devons tous nous réunir autour de la table.

Le ministre me rassure. Je ferai le parallèle avec le tram 9, dont le dossier a mûri plus de deux ans. Il a fait l'objet de concertations, un comité d'accompagnement a été créé et un accord a été trouvé sur un cahier des charges pour une étude

om bijvoorbeeld van Jette naar het crematorium van Ukkel te gaan.

Wij moeten de inhoud van het bestek bepalen, alsook alle alternatieven die een langetermijn-oplossing bieden en een duurzame ontwikkeling beogen. Volgens Stratec zijn de huidige studies immers maar vijf tot tien jaar geldig en zijn wij nadien terug bij af.

Zwitserland investeert massaal in het spoorverkeer, wat een haalbaar alternatief zou kunnen zijn voor de verbindingen tussen Brussel, Antwerpen en Zaventem. De waterwegen zijn een ander alternatief. Die oplossingen worden evenwel niet overwogen in de plannen die ons tot nu toe zijn voorgelegd.

d'impact. C'est d'ailleurs sur le contenu du cahier des charges que le parlement devra centrer son travail.

D'autres options existent, notamment fondées sur la modélisation de la situation actuelle. D'où viennent et où vont les camions qui empruntent le ring à tout moment de la semaine et du week-end ? En posant la question, nous pouvons envisager d'autres alternatives. Le projet de la Région flamande d'élargissement du ring apporte une réponse au trafic des camions, mais pas tellement au citoyen lambda qui emprunte le ring pour aller au crematorium d'Uccle au départ de Jette, par exemple.

Nous devons définir le cahier des charges, son contenu, ainsi que l'ensemble des alternatives possibles, qui tiennent compte des notions de développement durable et de pérennité de la réponse apportée. Stratec affirme en effet que les études actuelles valent pour cinq à dix ans et que, passé ce délai, nous nous retrouverons à la case départ, comme à Anvers, dont le ring, deux fois plus large que celui de Bruxelles, est constamment congestionné. La décision doit donc intégrer les notions de développement durable et de pérennité.

Je citerai l'exemple de l'Autriche et de la Suisse. Ces pays ont lancé des signaux relativement forts. La Suisse investit massivement avec le privé dans le ferroviaire, lequel constitue une alternative envisageable de liaison entre des zones aussi importantes que Bruxelles, Anvers et Zaventem. Les voies d'eau sont une autre formule possible. Ces solutions ne sont pas envisagées dans les plans qui nous ont été soumis à ce jour.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U haalt de uitbreiding van de Ring en de doorstromingsfunctie voortdurend door elkaar.*

Die twee zaken hebben nochtans niets met elkaar te maken. Het is best mogelijk om de doorstromingsfunctie van de Ring te versterken zonder de Ring uit te breiden, bijvoorbeeld met behulp van rijstroken voor bussen en carpoolers.

U beweert dat een uitbreiding van de Ring aanleiding zal geven tot een daling van het autoverkeer in Brussel. Het probleem stelt zich nochtans niet

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, vous entretenez une confusion permanente entre le rôle de distribution du ring et son élargissement, à tel point que vous parlez d'augmenter la capacité de distribution du ring. On a donc à la fois augmentation de la capacité et augmentation de la distribution.

Il y a pourtant tout à fait moyen de scinder les deux concepts. On peut très bien réorganiser le ring et augmenter son rôle de redistribution - et même, si l'on adopte des voies réservées au covoiturage et aux bus, on aura finalement besoin de moins de

enkel in het noorden van het gewest. Als ik uw redenering volg, moet de hele Ring worden uitgebreid. Dat is volslagen geschift.

De uitbreiding van de Ring zal de problemen niet oplossen voor het autoverkeer tussen het westen en het oosten of het noorden en het zuiden van het gewest. Bovendien weet u best dat de uitbreiding van de Ring ongetwijfeld zal worden gevolgd door een voorstel om de E40 en de A12 te verbreden.

Uit de studies van Stratec blijkt trouwens dat de extra capaciteit door de uitbreiding van de Ring binnen vijf à tien jaar al geabsorbeerd zal zijn. Blijkbaar interpreteren we de studieresultaten niet op dezelfde manier!

Overigens zouden ook de werken voor de uitbreiding van de Ring tot enorme verkeersproblemen leiden. Beseft u hoe lang die zullen aanslepen?

Een uitbreiding van de Ring leidt enkel tot een toename van de capaciteit en niet tot een betere doorstroming van het verkeer. Alle studies tonen aan dat een toename van de capaciteit meer verkeer aanzuigt. Overigens merk ik dat u al minder enthousiast bent over de uitbreiding van de Ring, maar een aantal zaken moeten toch nog worden opgehelderd.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik ben verheugd over het standpunt van de Brusselse regering. Dat is

largeur pour absorber le trafic.

Mais vous venez de dire qu'avec le nouveau projet, cela fera moins de voitures dans Bruxelles. Dommage que nous n'ayons pas ici une carte pour vous montrer que le problème ne se situe pas seulement au nord, pour un trafic qui passerait de la E40 à la E40. Et donc, si ce raisonnement devait être poussé jusqu'au bout, il faudrait élargir tout le ring, y compris au sud. Ce qui nous amène à des projets complètement fous !

Agrandir et améliorer la redistribution de ce petit bout de ring ne va pas résoudre tous les problèmes de transit entre est et ouest, entre nord et sud. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas ici de carte qu'il faut se permettre de nous induire en erreur et d'oublier les 46.000 voitures qui traversent Bruxelles ! Ensuite, dire qu'on ne va pas élargir la E40 et la A12 est un leurre. Au moindre effet d'entonnoir, cette proposition reviendra sur la table.

En ce qui concerne les études scientifiques, M. Duchâteau, de Stratec - qui, selon vous, nous dit qu'il faut augmenter l'aspect redistribution du ring plutôt que sa capacité - nous dit aussi que la capacité ainsi gagnée sera partiellement perdue dans les trois ans, et totalement dans les cinq à dix ans, à cause de l'augmentation du trafic. Nous n'avons apparemment pas la même façon de lire ces études !

Enfin, le temps de chantier ferait perdre tout impact positif sur la fluidité. Les problèmes de congestion reviendraient, et plus importants. Et dans l'intervalle, pendant combien d'années sera-t-on confronté à une foire totale ?

Il importe donc de dissiper toute confusion entre distribution et élargissement. En élargissant, on ne touche pas qu'à l'aspect distribution : on augmente une capacité routière. Et les études scientifiques démontrent que ceci augmente le flux de trafic. Il faut réfléchir en ces termes. Je constate d'ailleurs votre réticence grandissante à un élargissement. Mais certaines choses méritent encore d'être éclaircies.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- La prise de position du gouvernement bruxellois me

nu uitgeklaard. De regering stelt onder meer de voorwaarden vermeld in Iris 2-plan. Om die voorwaarden te kunnen vervullen, moeten voldoende garanties geformuleerd worden. U had het ook over een algemene visie, de implosie van de bankwereld en de economische impact daarvan. Dat moet aan de Vlaamse regering worden meegeleid.

Sommigen vragen zich af waarom hier over de Vlaamse regering moet worden gesproken. Het is echter essentieel om samen te werken, zoals ook mevrouw Quix zegt. Er is die onderlinge interdependentie van de belangengemeenschap Brussel en het hinterland. We moeten de economische gevolgen daarvan in rekening brengen. Dat werd ook opgemerkt door Geert Noels van Petercam in de commissie van het Vlaams parlement. Hij beweerde zelfs dat Vlaanderen, transitland, een bedreiging is voor die bedrijven die zorgen voor een economische meerwaarde, de kennisbedrijven, want die worden weggejaagd door het 'crowding out'-effect, omdat er te veel vrachtwagens uit de logistieke sector op onze wegen rijden.

Als het gaat over verkeer in Brussel blijf ik erbij dat een auto die rijdt meer vervuilt dan één die stilstaat. Met vier passagiers in een wagen is de vervuiling minder dan als er vier auto's rijden.

De minister houdt geen rekening met het nieuwe verkeer dat zal gecreëerd worden door de vestiging van nieuwe bedrijfsterreinen in Vlaams-Brabant. Het is geen statische situatie.

Om het verkeer op transitwegen en lokale wegen van elkaar te scheiden, stelt Groen! voor op de Brusselse Ring een verkeerscentrum te installeren, dat het lokale verkeer met digitale borden inlicht om zo nodig de volgende afrit te nemen. Dit is een andere manier dan een weg ernaast te leggen.

Laat ons dus creatieve oplossingen zoeken voor het probleem.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Mevrouw Delforge, mijn antwoord hierover aan mevrouw P'tito was erg duidelijk en zal in het verslag terug te vinden zijn.

(verder in het Nederlands)

réjouit. Pour que les conditions reprises dans le Plan Iris 2 soient remplies, il faut formuler des garanties suffisantes. Vous avez également évoqué la vision générale du gouvernement, la crise financière et ses conséquences économiques. Il faut communiquer cela au gouvernement flamand.

Comme le soulignait Mme Quix, la collaboration avec le gouvernement flamand est fondamentale. Il existe en effet une interdépendance de communauté d'intérêts entre Bruxelles et son hinterland. Nous devons calculer les conséquences économiques de cette interdépendance. Selon Geert Noels, analyste chez Petercam, les sociétés flamandes qui créent une plus-value économique - les industries de la connaissance - seraient menacées par une Flandre devenue pays de transit. Elles seraient en effet chassées par le nombre important de poids lourds du secteur logistique circulant sur les routes de Flandre.

Par ailleurs, en matière de trafic à Bruxelles, il convient d'encourager le covoiturage afin de réduire la pollution. Le ministre ne tient pas compte de l'accroissement du trafic engendré par l'implantation des nouvelles zones d'activités dans le Brabant flamand.

Enfin, pour séparer la circulation de transit de la circulation locale, mon groupe propose d'installer sur le ring un centre de gestion du trafic et des tableaux d'information digitaux, afin de canaliser le trafic vers les sorties appropriées. Cherchons des solutions créatives.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Delforge, j'ai répondu très clairement à Mme P'tito à propos du ring. Vous le verrez dans le compte rendu.

(poursuivant en néerlandais)

Mevrouw Byttebier, het Brussels en het Vlaams Gewest hebben samen een studie laten uitvoeren (waarvan wij een derde hebben betaald) over een verkeerscentrum in en rond Brussel. Daarom hebben wij de afgelopen jaren miljoenen geïnvesteerd in Mobiris. Begin volgend jaar zullen op het Brusselse deel van de Ring de eerste borden verschijnen met variabele boodschappen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

- *De vergadering wordt gesloten om 12.10 uur.*

Mme Byttebier, les Régions bruxelloise et flamande ont fait réaliser ensemble une étude relative à un centre du trafic dans et autour de Bruxelles. C'est pourquoi nous avons investi des millions dans Mobiris. Au début de l'année prochaine, il y aura les premiers panneaux à messages lumineux sur la partie bruxelloise du ring.

- *Les incidents sont clos.*

- *La séance est levée à 12h10.*

BIJLAGEN**GRONDWETTELIJK HOF****IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN:**

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 23, 24 en 25 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 13 december 2007 houdende integratie van de « Ecole d'interprètes internationaux de la Haute Ecole de la Communauté française du Hainaut » in de « Université de Mons-Hainaut » en tot wijziging van de universitaire bevoegdheden, ingesteld door de vzw « Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc de Wallonie » (nr. 4509 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN:

- de prejudiciële vragen over artikel 127bis van de programmawet van 30 december 1988, zoals ingevoegd bij artikel 165 van de wet van 29 december 1990, gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen (nrs. 4498 en 4512 van de rol – samengevoegde zaken).

- de prejudiciële vragen over artikel 24, § 2, van het Algemeen Verdrag betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko, ondertekend te Rabat op 24 juni 1968 en goedgekeurd bij de wet van 20 juli 1970, gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen (nr. 4510 van de rol).

ANNEXES**COUR CONSTITUTIONNELLE****EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :**

- le recours en annulation des articles 23, 24 et 25 du décret de la Communauté française du 13 décembre 2007 intégrant l'Ecole d'interprètes internationaux de la Haute Ecole de la Communauté française du Hainaut à l'Université de Mons-Hainaut et modifiant les habilitations universitaires, introduit par l'ASBL « Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc de Wallonie » (n° 4509 du rôle).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :

- les questions préjudiciales relatives à l'article 127bis de la loi-programme du 30 décembre 1988, tel qu'il a été inséré par l'article 165 de la loi du 29 décembre 1990, posées par la Cour du travail d'Anvers (n°s 4498 et 4512 du rôle – affaires jointes).

- les questions préjudiciales relatives à l'article 24, § 2, de la Convention générale sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc, signée à Rabat le 24 juin 1968 et approuvée par la loi du 20 juillet 1970, posées par la Cour du travail d'Anvers (n° 4510 du rôle).

- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 119 en 121 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructeerd op twee niveaus, en artikel 4 van de wet van 27 december 2000 houdende diverse bepalingen met betrekking tot de rechtspositie van het personeel van de politiediensten, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4511 van de rol).

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 47sexies en 47septies, § 2, van het Wetboek van strafvordering, gesteld door de kamer van inbeschuldigingstelling van het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. 4516 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN:

- arrest nr. 134/2008 uitgesproken op 2 oktober 2008, inzake:
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1675/7, § 1, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de beslagrechter te Mechelen (nr. 4301 van de rol).

- la question préjudiciale concernant les articles 119 et 121 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, et l'article 4 de la loi du 27 décembre 2000 portant diverses dispositions relatives à la position juridique du personnel des services de police, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 4511 du rôle).

- les questions préjudicielles relatives aux articles 47sexies et 47septies, § 2, du Code d'instruction criminelle, posées par la chambre des mises en accusation de la Cour d'appel d'Anvers (n° 4516 du rôle).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 134/2008 rendu le 2 octobre 2008, en cause :
- la question préjudiciale relative à l'article 1675/7, § 1er, du Code judiciaire, posée par le juge des saisies de Malines (n° 4301 du rôle).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij brief van 2 oktober 2008, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 29 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de begrotingsberaadslaging nr. 01 van de Brussels Hoofdstedelijke Regering houdende machtiging tot het vastleggen, vereffenen en betalen van uitgaven, aan te rekenen op de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2008.

DÉLIBÉRATION BUDGÉTAIRES

- Par lettre du 2 octobre 2008, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 29 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la délibération budgétaire n° 01 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale autorisant l'engagement, la liquidation et le paiement des dépenses, imputables sur le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2008.

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIONS

Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek

24 september 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, de heren Mohamed Lahlali, Alain Leduc.

Mevr. Marion Lemesre, mevr. Françoise Schepmans.

Mevr. Danielle Caron, mevr. Julie de Groote.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

Mevr. Véronique Jamoulle (ter vervanging van mevr. Olivia P'tito).

De heer Serge de Patoul.

Mevr. Dominique Braeckman (ter vervanging van de heer Christos Doulkeridis).

Ander lid

De heer Michel Colson.

Verontschuldigd

De heren Christos Doulkeridis, Didier Gosuin, mevr. Olivia P'tito.

Afwezig

Mevr. Sfia Bouarfa, de heren Alain Zenner, Jos Van Assche.

PRÉSENCES EN COMMISSION

Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique

24 septembre 2008

Présents

Membres effectifs

Mme Julie Fiszman, MM. Mohamed Lahlali, Alain Leduc.

Mmes Marion Lemesre, Françoise Schepmans.

Mmes Danielle Caron, Julie de Groote.

Mme Brigitte De Pauw.

Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

Mme Véronique Jamoulle (en remplacement de Mme Olivia P'tito).

M. Serge de Patoul.

Mme Dominique Braeckman (en remplacement de M. Christos Doulkeridis).

Autre membre

M. Michel Colson.

Excusés

MM. Christos Doulkeridis, Didier Gosuin, Mme Olivia P'tito.

Absents

Mme Sfia Bouarfa, MM. Alain Zenner, Jos Van Assche.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

30 september 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Jacques De Coster, Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.

De heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

De heer Yaron Pesztat.

Mevr. Valérie Seyns.

Plaatsvervangers

Mevr. Céline Fremault.

De heer Frédéric Erens.

Andere leden

De heren Michel Colson, Willem Draps (ter vervanging van mevr. Jacqueline Rousseaux), mevr. Anne Sylvie Mouzon, mevr. Marie-Paule Quix, mevr. Françoise Schepmans, de heer Eric Tomas (ter vervanging van mevr. Magda De Galan).

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, de heer Jos Chabert, mevr. Magda De Galan, mevr. Caroline Persoons, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Anne Swaelens.

Afwezig

Mevr. Françoise Bertieaux, de heer Alain Destexhe.

**Commission de l'environnement, de la
conservation de la nature, de la politique de
l'eau et de l'énergie**

30 septembre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Jacques De Coster, Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.

MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

M. Yaron Pesztat.

Mme Valérie Seyns.

Membres suppléants

Mme Céline Fremault.

M. Frédéric Erens.

Autres membres

MM. Michel Colson, Willem Draps (en remplacement de Mme Jacqueline Rousseaux), Mmes Anne Sylvie Mouzon, Marie-Paule Quix, Françoise Schepmans, M. Eric Tomas (en remplacement de Mme Magda De Galan).

Excusés

Mme Els Ampe, M. Jos Chabert, Mmes Magda De Galan, Caroline Persoons, Jacqueline Rousseaux, Anne Swaelens.

Absents

Mme Françoise Bertieaux, M. Alain Destexhe.

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

1 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Willy Decourty, Rachid Madrane,
Mahfoudh Romdhani.

De heer Willem Draps.

De heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri.

De heer Johan Demol.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers

Mevr. Viviane Teitelbaum.

De heer Denis Grimberghs.

De heer Yaron Peszat.

Andere leden

Mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Michèle Carthé.

Verontschuldigd

Mevr. Céline Delforge, mevr. Françoise Schepmans.

Afwezig

De heren Jacques De Coster, Emin Özkara, mevr.
Martine Payfa, de heer François Roelants du Vivier,
mevr. Carla Dejonghe.

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

1^{er} octobre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Willy Decourty, Rachid Madrane, Mahfoudh
Romdhani.

M. Willem Draps.

MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri.

M. Johan Demol.

Mme Brigitte De Pauw.

Membres suppléants

Mme Viviane Teitelbaum.

M. Denis Grimberghs.

M. Yaron Peszat.

Autres membres

Mmes Adelheid Byttebier, Michèle Carthé.

Excusées

Mmes Céline Delforge, Françoise Schepmans.

Absents

MM. Jacques De Coster, Emin Özkara, Mme
Martine Payfa, M. François Roelants du Vivier,
Mme Carla Dejonghe.

**Commissie voor de economische zaken, belast
met het economisch beleid, het werkgelegen-
heidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek**

1 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, de heren Mohamed Lahlali,
Alain Leduc, mevr. Olivia P'tito.

Mevr. Danielle Caron, mevr. Julie de Groote.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervanger

De heer Serge de Patoul.

Verontschuldigd

De heer Didier Gosuin.

Afwezig

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Marion Lemesre, mevr.
Françoise Schepmans, de heren Alain Zenner,
Christos Doulkeridis, Erland Pison.

**Commission des affaires économiques, chargée
de la politique économique, de la politique de
l'emploi et de la recherche scientifique**1^{er} octobre 2008*Présents*

Membres effectifs

Mme Julie Fiszman, MM. Mohamed Lahlali, Alain
Leduc, Mme Olivia P'tito.

Mmes Danielle Caron, Julie de Groote.

Mme Brigitte De Pauw.

Mme Marie-Paule Quix.

Membre suppléant

M. Serge de Patoul.

Excusé

M. Didier Gosuin.

Absents

Mmes Sfia Bouarfa, Marion Lemesre, Françoise
Schepmans, MM. Alain Zenner, Christos
Doulkeridis, Erland Pison.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

7 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heer Jacques De Coster, mevr. Magda De Galan,
de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.

Mevr. Caroline Persoons.

De heer Stéphane de Lobkowicz.

De heer Yaron Pesztat.

Mevr. Valérie Seyns.

Plaatsvervangers

Mevr. Fatima Moussaoui (ter vervanging van de
heer André du Bus de Warnaffe).

De heer Frédéric Erens (ter vervanging partim van
mevr. Valérie Seyns).

De heer Fouad Ahidar.

Ander lid

De heer Mohammadi Chahid (ter vervanging van
mevr. Anne Swaelens).

Verontschuldigt

Mevr. Els Ampe, mevr. Françoise Bertieaux, de
heren Jos Chabert, André du Bus de Warnaffe,
mevr. Anne Swaelens.

Afwezig

De heer Alain Destexhe, mevr. Jacqueline
Rousseaux.

**Commission de l'environnement, de la
conservation de la nature, de la politique de
l'eau et de l'énergie**

7 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

M. Jacques De Coster, Mme Magda De Galan, M.
Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.

Mme Caroline Persoons.

M. Stéphane de Lobkowicz.

M. Yaron Pesztat.

Mme Valérie Seyns.

Membres suppléants

Mme Fatima Moussaoui (en remplacement de M.
André du Bus de Warnaffe).

M. Frédéric Erens (en remplacement partim de
Mme Valérie Seyns).

M. Fouad Ahidar.

Autre membre

M. Mohammadi Chahid (en remplacement de
Mme Anne Swaelens).

Excusés

Mmes Els Ampe, Françoise Bertieaux, MM. Jos
Chabert, André du Bus de Warnaffe, Mme Anne
Swaelens.

Absents

M. Alain Destexhe, Mme Jacqueline Rousseaux.

**Commissie voor de huisvesting en
stadsvernieuwing**

7 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Michèle Carthé, de heer Mohammadi Chahid.

De heer Michel Colson, mevr. Michèle Hasquin-Nahum.

Mevr. Céline Fremault, de heer Bertin Mampaka Mankamba.

De heer Erland Pison.

De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervanger

Mevr. Céline Delforge.

Ander lid

Mevr. Valérie Seyns.

Verontschuldigd

De heer Alain Daems, mevr. Isabelle Emmery, de heer Denis Grimberghs, mevr. Marion Lemesre.

Afwezig

Mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Souad Razzouk, de heren Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, mevr. Carla Dejonghe.

**Commission du logement et de la rénovation
urbaine**

7 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

Mme Michèle Carthé, M. Mohammadi Chahid.

M. Michel Colson, Mme Michèle Hasquin-Nahum.

Mme Céline Fremault, M. Bertin Mampaka Mankamba.

M. Erland Pison.

M. Fouad Ahidar.

Membre suppléant

Mme Céline Delforge.

Autre membre

Mme Valérie Seyns.

Excusés

M. Alain Daems, Mme Isabelle Emmery, M. Denis Grimberghs, Mme Marion Lemesre.

Absents

Mmes Nadia El Yousfi, Souad Razzouk, MM. Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mme Carla Dejonghe.

**Commissie voor de economische zaken, belast
met het economisch beleid, het werkgelegen-
heidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek**

8 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, de heren Mohamed Lahlali,
Alain Leduc, mevr. Olivia P'tito.

De heer Alain Zenner.

Mevr. Danielle Caron, mevr. Julie de Groote.

De heer Christos Doulkeridis.

De heer Erland Pison.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervanger

De heer Serge de Patoul (ter vervanging van de heer
Didier Gosuin).

Andere leden

De heren Stéphane de Lobkowicz, Jean-Luc
Vanraes.

Verontschuldigd

De heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre,
mevr. Françoise Schepmans.

Afwezig

Mevr. Sfia Bouarfa.

**Commission des affaires économiques, chargée
de la politique économique, de la politique de
l'emploi et de la recherche scientifique**

8 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

Mme Julie Fiszman, MM. Mohamed Lahlali, Alain
Leduc, Mme Olivia P'tito.

M. Alain Zenner.

Mmes Danielle Caron, Julie de Groote.

M. Christos Doulkeridis.

M. Erland Pison.

Mme Brigitte De Pauw.

Mme Marie-Paule Quix.

Membre suppléant

M. Serge de Patoul (en remplacement de M. Didier
Gosuin).

Autres membres

MM. Stéphane de Lobkowicz, Jean-Luc Vanraes.

Excusés

M. Didier Gosuin, Mmes Marion Lemesre,
Françoise Schepmans.

Absent

Mme Sfia Bouarfa.

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

8 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani.

Mevr. Françoise Schepmans.

De heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri.

Mevr. Céline Delforge.

Mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers

Mevr. Isabelle Emmery.

De heer Philippe Pivin, mevr. Viviane Teitelbaum.

Mevr. Céline Fremault.

De heer Yaron Pesztat.

Andere leden

De heer Fouad Ahidar, mevr. Julie de Groote, de heer Stéphane de Lobkowicz, mevr. Caroline Persoons, mevr. Valérie Seyns.

Verontschuldigd

Mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Brigitte De Pauw, mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heer Willem Draps, mevr. Marion Lemesre, de heren Emin Özkara, Walter Vandenbossche.

Afwezig

Mevr. Martine Payfa, de heren François Roelants du Vivier, Johan Demol.

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

8 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani.

Mme Françoise Schepmans.

MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri.

Mme Céline Delforge.

Mme Carla Dejonghe.

Membres suppléants

Mme Isabelle Emmery.

M. Philippe Pivin, Mme Viviane Teitelbaum.

Mme Céline Fremault.

M. Yaron Pesztat.

Autres membres

M. Fouad Ahidar, Mme Julie de Groote, M. Stéphane de Lobkowicz, Mmes Caroline Persoons, Valérie Seyns.

Excusés

Mmes Adelheid Byttebier, Brigitte De Pauw, Amina Derbaki Sbaï, M. Willem Draps, Mme Marion Lemesre, MM. Emin Özkara, Walter Vandenbossche.

Absents

Mme Martine Payfa, MM. François Roelants du Vivier, Johan Demol.

**Commissie voor de ruimtelijke ordening, de
stedenbouw en het grondbeleid**

9 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
Mohamed Lahlali, mevr. Fatiha Saïdi.

Mevr. Viviane Teitelbaum.

De heer Yaron Pesztat.

De heer Erland Pison.

De heer Jan Béghin.

Plaatsvervangers

De heer Willem Draps.

De heer Dominiek Lootens-Stael.

Andere leden

De heren Fouad Ahidar, André du Bus de Warnaffe,
Frédéric Erens, mevr. Marie-Paule Quix, mevr.
Françoise Schepmans.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, mevr. Julie de Groote, mevr.
Dominique Dufourny.

Afwezig

De heer Willy Decourty, mevr. Nathalie Gilson,
mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Céline Fremault.

**Commission de l'aménagement du territoire, de
l'urbanisme et de la politique foncière**

9 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
Mohamed Lahlali, Mme Fatiha Saïdi.

Mme Viviane Teitelbaum.

M. Yaron Pesztat.

M. Erland Pison.

M. Jan Béghin.

Membres suppléants

M. Willem Draps.

M. Dominiek Lootens-Stael.

Autres membres

MM. Fouad Ahidar, André du Bus de Warnaffe,
Frédéric Erens, Mmes Marie-Paule Quix,
Françoise Schepmans.

Excusées

Mmes Els Ampe, Julie de Groote, Dominique
Dufourny.

Absents

M. Willy Decourty, Mmes Nathalie Gilson,
Isabelle Molenberg, Céline Fremault.

**Commissie voor de financiën, begroting,
openbaar ambt, externe betrekkingen en
algemene zaken**

13 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne Sylvie Mouzon, de heren Eric Tomas, Rudi Vervoort.

De heren Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Mustapha El Karouni, Didier Gosuin.

De heer Joël Riguelle.

De heer Christos Doulkeridis.

De heer Frédéric Erens.

De heer Walter Vandenbossche.

Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

Mevr. Caroline Persoons.

De heer Yaron Peszat.

Andere leden

Mevr. Céline Delforge, de heer André du Bus de Warnaffe (ter vervanging van de heer Denis Grimberghs), mevr. Marion Lemesre.

Verontschuldigd

De heer Denis Grimberghs.

**Commission des finances, du budget, de la
fonction publique, des relations extérieures et
des affaires générales**

13 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne Sylvie Mouzon, MM. Eric Tomas, Rudi Vervoort.

MM. Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Mustapha El Karouni, Didier Gosuin.

M. Joël Riguelle.

M. Christos Doulkeridis.

M. Frédéric Erens.

M. Walter Vandenbossche.

Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

Mme Caroline Persoons.

M. Yaron Peszat.

Autres membres

Mme Céline Delforge, M. André du Bus de Warnaffe (en remplacement de M. Denis Grimberghs), Mme Marion Lemesre.

Excusé

M. Denis Grimberghs.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met
de lokale besturen en de
agglomeratiebevoegdheden**

13 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rachid Madrane, Rudi Vervoort.
De heer Philippe Pivin.
De heer Hervé Doyen.
De heer Dominiek Lootens-Stael.
De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervangers

Mevr. Marion Lemesre.
De heer Joël Riguelle.
De heer Frédéric Erens.

Andere leden

Mevr. Adelheid Byttebier, de heren Olivier de Clippelé, Johan Demol, Serge de Patoul, Christos Doulkeridis, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Caroline Persoons, mevr. Marie-Paule Quix, de heren Walter Vandenbossche, Alain Zenner.

Afwezig

De heren Bea Diallo, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Amina Derbaki Sbaï, mevr. Martine Payfa, mevr. Danielle Caron, de heren Josy Dubié, René Coppens.

**Commission des affaires intérieures, chargée
des pouvoirs locaux et des compétences
d'agglomération**

13 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rachid Madrane, Rudi Vervoort.
M. Philippe Pivin.
M. Hervé Doyen.
M. Dominiek Lootens-Stael.
M. Fouad Ahidar.

Membres suppléants

Mme Marion Lemesre.
M. Joël Riguelle.
M. Frédéric Erens.

Autres membres

Mme Adelheid Byttebier, MM. Olivier de Clippelé, Johan Demol, Serge de Patoul, Christos Doulkeridis, Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Caroline Persoons, Marie-Paule Quix, MM. Walter Vandenbossche, Alain Zenner.

Absents

MM. Bea Diallo, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mmes Amina Derbaki Sbaï, Martine Payfa, Danielle Caron, MM. Josy Dubié, René Coppens.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

14 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Jacques De Coster, Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons.

De heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

De heer Yaron Pesztat.

Mevr. Valérie Seyns.

Plaatsvervangers

De heer Bertin Mampaka Mankamba.

De heer Alain Daems.

De heer Fouad Ahidar.

Andere leden

De heren Michel Colson, Willem Draps, mevr. Anne Sylvie Mouzon, mevr. Marie-Paule Quix.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, de heer Jos Chabert, mevr. Magda De Galan, mevr. Anne Swaelens.

Afwezig

De heer Alain Destexhe, mevr. Jacqueline Rousseaux.

**Commission de l'environnement, de la
conservation de la nature, de la politique de
l'eau et de l'énergie**

14 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Jacques De Coster, Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.

Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons.

MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

M. Yaron Pesztat.

Mme Valérie Seyns.

Membres suppléants

M. Bertin Mampaka Mankamba.

M. Alain Daems.

M. Fouad Ahidar.

Autres membres

MM. Michel Colson, Willem Draps, Mmes Anne Sylvie Mouzon, Marie-Paule Quix.

Excusés

Mme Els Ampe, M. Jos Chabert, Mmes Magda De Galan, Anne Swaelens.

Absents

M. Alain Destexhe, Mme Jacqueline Rousseaux.

**Commissie voor de huisvesting en
stadsvernieuwing**

14 oktober 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Michèle Carthé, de heer Mohammadi Chahid, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Souad Razzouk.

De heren Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, mevr. Michèle Hasquin-Nahum.

Mevr. Céline Fremault, de heer Bertin Mampaka Mankamba.

De heer Alain Daems.

De heer Erland Pison.

Mevr. Carla Dejonghe.

De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervanger

De heer Mohamed Daïf.

Andere leden

De heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.

**Commission du logement et de la rénovation
urbaine**

14 octobre 2008

Présents

Membres effectifs

Mme Michèle Carthé, M. Mohammadi Chahid, Mmes Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Souad Razzouk.

MM. Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mme Michèle Hasquin-Nahum.

Mme Céline Fremault, M. Bertin Mampaka Mankamba.

M. Alain Daems.

M. Erland Pison.

Mme Carla Dejonghe.

M. Fouad Ahidar.

Membre suppléant

M. Mohamed Daïf.

Autres membres

M. Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.