



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

26 MARS 2018

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

NOTE DE DISCUSSION

L'élargissement du RING

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamoule, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mme Céline Delforge, M. Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter, M. David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-630/1 – 2017/2018 : Note de discussion.

GEWONE ZITTING 2017-2018

26 MAART 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

DISCUSSIENOTA

De verbreding van de RING

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamoule, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, de heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Youssef Handichi, mevr. Cieltje Van Achter, de heer David Weytsman.

Zie :

Stuk van het Parlement:

A-630/1 – 2017/2018: Discussienota.

I. Exposé du Ministre-Président Rudi Vervoort

Le Ministre-Président rappelant que le Gouvernement n'est pas là pour exposer *in abstracto* ses intentions, mais bien pour présenter ses décisions, a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Je suis devant vous aujourd'hui afin de vous faire état de la concertation entamée avec la Région Flamande par rapport à la problématique du Ring et, plus globalement, quant aux différents projets de Mobilité qui concernent nos deux régions.

Cette thématique recouvre de multiples enjeux que je souhaite détailler devant vous de la manière la plus complète et transparente.

Ces enjeux concernent bien entendu la Mobilité en tant que telle, mais également le développement territorial de Bruxelles et de la zone métropolitaine, que ce soit en termes économiques mais également en termes d'environnement et de qualité de vie.

Pour ce faire, je vais aborder les choses en deux temps :

- d'abord, je vais rappeler les raisons de cette concertation avec la Région Flamande ;
- ensuite, je dresserai un tableau exhaustif et factuel de la concertation et de l'état d'avancement des différents projets.

1. Les raisons de la concertation

Vous le savez, lorsque j'ai pris mes fonctions de Ministre-Président, en mai 2013, se négociait au Gouvernement fédéral les modalités d'application de la 6ème réforme de l'Etat, qui entrait en application au 1er juillet 2014.

On peut penser ce qu'on veut de cette réforme, il n'en reste pas moins que le message institutionnel était très clair : le centre de gravité politique de notre pays s'est déplacé du Fédéral vers les Régions. Les trois Régions se sont vu confier de nouvelles compétences et il leur appartient désormais de trouver les dynamiques nécessaires à la collaboration entre elles ainsi qu'avec l'Etat fédéral.

Dans sa sagesse, le législateur a cependant prévu un mécanisme de concertation permanente pour la zone métropolitaine, à savoir la Communauté Métropolitaine.

Dans ce contexte, au moment où je deviens Ministre-Président, mon souhait est naturellement de préparer Bruxelles à ce nouveau paysage institutionnel, à ces nouvelles compétences.

Mon message à l'époque est très clair : Bruxelles n'est pas la petite souris qui marche à côté de deux éléphants, Bruxelles est une région à part entière, dont l'hinterland déborde ses frontières administratives. Bruxelles entend bien faire valoir ses intérêts en travaillant avec les deux autres régions pour

I. Uiteenzetting van Minister-President Rudi Vervoort

De Minister-President herinnert eraan dat de Regering hier niet is om haar bedoelingen *in abstracto* uiteen te zetten, maar om haar beslissingen voor te stellen. Hij heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“ Ik kom u hier vandaag toelichten hoe wij met het Vlaams Gewest overleg plegen over de problematiek van de Ring en meer in het algemeen over de verschillende mobiliteitsprojecten die onze beide gewesten aanbelangen.

Deze kwestie gaat gepaard met tal van uitdagingen, waarop ik zo volledig mogelijk en in alle transparantie zal ingaan.

Die uitdagingen houden uiteraard verband met mobiliteit, maar ook met de territoriale ontwikkeling van Brussel en van het grootstedelijk gebied. Zowel voor de economie, als voor het milieu en de leefkwaliteit staan er belangen op het spel.

Ik zal mijn uiteenzetting opsplitsen in twee delen:

- Eerst zal ik vertellen om welke redenen wij overleg plegen met het Vlaams Gewest;
- Daarna zal ik aan de hand van een volledig feitenoverzicht een beeld schetsen van het overleg en de vordering van de verschillende projecten.

1. De redenen van het overleg

Toen ik in mei 2013 aantrad als Minister-President, liepen binnen de federale regering onderhandelingen over de uitvoeringsregels van de zesde staatshervorming, die vanaf 1 juli 2014 in voege zou treden.

Men kan denken over die hervorming wat men wil, maar één ding was wel zeer duidelijk, namelijk dat zij het politieke zwaartepunt in ons land deed verschuiven van de federale overheid naar de Gewesten. De drie Gewesten kregen er nieuwe bevoegdheden bij en zij moesten voortaan zelf de nodige stappen zetten om samen te werken met elkaar of met de federale overheid.

De wetgever is echter zo verstandig geweest om een permanent overlegmechanisme in te voeren voor het grootstedelijk gebied, ook wel de metropolyne gemeenschap genoemd.

Als pas aangetreden minister-president wilde ik Brussel voorbereiden op het nieuwe institutionele landschap en op de nieuwe bevoegdheden.

Mijn boodschap destijds was zeer duidelijk: Brussel trippelt niet zomaar als een kleine muis naast twee grote olifanten. Brussel is een volwaardig Gewest, met een hinterland dat zich uitstrekkt tot buiten zijn bestuursgrenzen. Brussel wil zijn belangen veilig stellen door met de andere

développer l'attractivité de la zone métropolitaine dans son ensemble. Bref, un nouveau fédéralisme de coopération.

En ce sens, le dossier du Ring a rapidement été identifié comme étant l'un de ceux qui nécessitaient une nouvelle dynamique entre Régions. En effet, auparavant, la dynamique consistait en une réaction bruxelloise face à un projet flamand. Bien souvent, cette réaction était épidermique, les discussions étaient autant chargées d'émotionnel que de positions politiques. En gros, il y avait un malaise sur la question du Ring. Qui plus est, ce malaise n'ouvrait la voie à aucune solution.

Dans ce cadre, avec mes collègues Brigitte Grouwels et Bruno De Lille qui étaient alors en charge de cette compétence, mais également avec les autres membres de la majorité de l'époque – le Gouvernement bruxellois a proposé à la Flandre une nouvelle approche. Celle-ci est très simple et reste d'actualité : pour que la problématique du Ring soit réglée dans l'intérêt des deux régions, la gouvernance et l'orientation générale du dossier doivent changer.

Sur la gouvernance, Bruxelles n'acceptera pas un projet imposé de Flandre. Mais cependant, Bruxelles s'engage à être un partenaire constructif pour définir avec la Flandre le projet le plus pertinent pour cette infrastructure routière. Ensuite, en ce qui concerne l'orientation politique, nous ne sommes plus au temps où l'on peut concevoir un projet routier isolé sans prendre en compte l'objectif d'une réduction de la pression routière. Nous étions d'emblée, à Bruxelles, dans une vision multimodale, où chaque mode de transport doit se développer de manière à garantir l'accessibilité du territoire régional tout en réduisant les effets négatifs de la mobilité, en particulier la qualité de l'air et la congestion.

Dès lors, notre proposition peut se résumer comme suit : un projet de mobilité multimodale dont la définition est portée par les deux régions et dont la réalisation insuffle une nouvelle dynamique entre celles-ci.

En ce sens, la question du Ring, les parkings de transit, les projets de tram portés par De Lijn ou les extensions demandées par la STIB, les projets de RER-vélos, devaient converger au sein d'un seul et même paquet Mobilité.

D'emblée, le Ministre-Président de l'époque, Kris Peeters, s'est inscrit dans ce schéma et la concertation a pu débuter rapidement.

Plusieurs réunions se sont tenues entre cabinets bruxellois et flamands sur cette base entre l'été 2013 et le printemps 2014. Cependant, l'approche d'échéances électorales a – semble-t-il – rendu les discussions plus complexes du côté flamand, tandis que du côté bruxellois nous étions prêts à avancer. Aucun texte d'accord n'a donc abouti, mais un esprit de concertation était lancé.

twee Gewesten samen te werken om het grootstedelijk gebied aantrekkelijker te maken. Kortom, een nieuw samenwerkingsfederalisme moet het licht zien.

Zo werd al snel duidelijk dat het ringdossier één van de dossiers was waarvoor een nieuwe dynamiek tussen de gewesten nodig was. Vroeger uitte die dynamiek zich als volgt: Vlaanderen kwam met een project en Brussel reageerde daarop. Zeer dikwijls bleef die reactie oppervlakkig. De besprekingen waren evenzeer emotioneel geladen als doorspekt met politieke standpunten. Het ringdossier zat dus wat in het slop. Daardoor kwam er ook geen oplossing.

Daarom stelde de Brusselse Regering, waarin destijds mijn collega's Brigitte Grouwels en Bruno De Lille bevoegd waren voor die materie, met instemming van de andere leden van de toenmalige meerderheid aan Vlaanderen voor om te werk te gaan volgens een nieuwe aanpak. Die aanpak is zeer eenvoudig en nog steeds actueel: als we voor de Ring een oplossing willen vinden waarbij de twee gewesten baat hebben, moeten we het dossier anders beheren en op een andere manier invullen.

Met een ander beheer bedoelen we dat Brussel geen project zal aanvaarden dat door Vlaanderen is opgelegd. Brussel wil zich echter wél opwerpen als constructieve partner om samen met Vlaanderen te zoeken naar een zo zinvol mogelijk project voor deze wegeninfrastructuur. Maar ook de politieke invulling moet dus anders. We leven immers niet meer in de tijd waarin we een op zichzelf staand wegproject kunnen uitwerken, zonder rekening te houden met de doelstelling om de druk van het wegverkeer te verminderen. Brussel was meteen gewonnen voor een multimodale visie, waarin de ontwikkeling van iedere vervoerswijze aan bod komt met als doel de bereikbaarheid van het gewest te waarborgen. Daarnaast is het ook belangrijk om de negatieve gevolgen van de mobiliteit, vooral op het vlak van luchtkwaliteit en verkeersopstoppingen, te verminderen.

We stelden dus voor om de twee Gewesten samen een multimodaal mobiliteitsproject te laten uittekenen en uitvoeren, wat dan zou moeten leiden tot een nieuwe samenwerkingsdynamiek.

Het was de betrachting om de ringkwestie, de overstapparkings, de tramplannen van De Lijn, de gewenste uitbreidingen van de MIVB en de plannen voor het fiets-GEN te bundelen in één enkel mobiliteitspakket.

Toenmalig Vlaams minister-president Kris Peeters was meteen te vinden voor die werkwijze en het overleg kon dan ook snel van start gaan.

Tussen de zomer van 2013 en het voorjaar van 2014 is er meermaals vergaderd tussen Brusselse en Vlaamse kabinetten. Door de nakende verkiezingen werd het voor Vlaanderen echter wat moeilijker om voluit te gaan in de besprekingen, terwijl Brussel wél bereid was om verdere stappen te zetten. Er kwam uiteindelijk geen akkoordtekst uit de bus, maar er was wel een streven naar overleg op gang gekomen.

J'en viens à présent au déroulé de la concertation sous cette législature, entre 2014 et 2018.

2. La concertation 2014-2018 et l'avancement des projets

Lors de la formation du Gouvernement actuel, la question du Ring et des relations avec la Flandre sur le volet Mobilité sont naturellement abordés.

Le constat est clair et l'orientation tout autant : l'horizon bruxellois en matière de mobilité est métropolitain. Le phénomène de la navette, avec près de 370.000 navetteurs quotidiens dont plus de 60% viennent en voiture, le fait que le taux de motorisation est très faible à Bruxelles – un ménage sur deux n'a pas de voiture – alors qu'il est très fort en périphérie – avec près de 90% des ménages qui ont une voiture, font que l'amélioration de la mobilité doit passer par des leviers métropolitains.

Voilà pourquoi notre accord de gouvernement reprend in extenso ce qu'on avait proposé en 2013. Je vous cite l'extrait de la DPR : « Dans le cas particulier du Ring, le Gouvernement mènera une concertation structurelle avec les Régions flamande et wallonne quant à son évolution, partant du principe que tout projet lié au Ring devra permettre une réduction substantielle du nombre d'accidents sur le Ring et sur le réseau secondaire, lutter contre la congestion dans le respect de la volonté bruxelloise de transformer les entrées de ville en boulevards urbains, permettre une réduction de la pression routière en Région de Bruxelles-Capitale par rapport à la situation existante, renforcer l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale (en particulier le plateau du Heysel et de Schaerbeek-Formation), contribuer au respect des engagements environnementaux de chaque région et contribuer à la diminution des nuisances de la mobilité sur la santé publique. »

C'est sur cette base qu'en début de législature a redémarré la concertation, avec le nouveau Ministre-Président Geert Bourgeois et le Ministre de la Mobilité Ben Weyts, le cabinet de Pascal Smet ainsi que le mien. L'objectif étant de conclure un Memorandum of Understanding de nature politique qui permette ensuite aux différents opérateurs et administrations de travailler ensemble pour définir un projet commun, à la fois sur l'aménagement routier, sur les extensions de tram, les pistes cyclables, les parkings de transit, etc.

Je dois cependant regretter que cette concertation n'ait pas encore abouti à l'heure où je vous parle. Je vais m'expliquer en prenant les thématiques les unes après les autres.

D'abord – et autant ne pas tourner autour du pot – la question centrale du Ring.

Le Ring

Vous le savez, le Gouvernement Flamand s'est positionné plusieurs fois sur ce dossier et a choisi l'option d'une optimisation du Ring, à savoir une séparation du trafic de transit – qui serait placé sur les bandes du milieu – et du trafic

Dan wil ik het nu hebben over het verloop van het overleg tijdens deze regeerperiode, tussen 2014 en 2018.

2. Het overleg in de periode 2014-2018 en de vordering van de projecten

Het ringdossier en de contacten met Vlaanderen over mobiliteit waren uiteraard onderwerpen die aan bod kwamen bij de vorming van de huidige regering.

We maakten meteen duidelijk dat Brussel op het vlak van mobiliteit de grootstedelijke kaart wilde trekken. Dagelijks pendelen meer dan 370.000 mensen naar de hoofdstad. Daarvan komt meer dan 60% met de auto. Bovendien is de motorisatiegraad in Brussel zeer laag (één op de twee gezinnen heeft geen wagen), maar zeer hoog in de rand, waar bijna 90% van de gezinnen een wagen heeft. Om de mobiliteitssituatie te kunnen verbeteren, moeten we dus te werk gaan op grootstedelijke schaal.

Daarom namen we ons voorstel uit 2013 op in ons regeerakkoord. Ik lees u voor wat er in de gewestelijke beleidsverklaring staat: “Verder zal de Regering structureel overleg plegen met het Vlaams en het Waals Gewest over wat er verder zal gebeuren met de Ring, uitgaande van het principe dat ieder project voor de Ring tot doel moet hebben het aantal ongevallen op de Ring en het secundaire wegennet substantieel te doen dalen, de verkeersoverlast te bestrijden, met inachtneming van het Brusselse streven om de toegangswegen tot de stad om te vormen tot stadslanen, de druk van het wegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen ten opzichte van de bestaande situatie, de toegankelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in het bijzonder de Heizelvlakte en Schaerbeek-Vorming) te versterken, bij te dragen tot de naleving van de milieuverbintenissen van elk Gewest en de hinder van de mobiliteit voor de volksgezondheid te verminderen.”

Op die basis traden mijn kabinet en dat van Pascal Smet bij het begin van deze regeerperiode in overleg met de nieuwe minister-president Geert Bourgeois en de minister van mobiliteit Ben Weyts. De bedoeling van dat overleg is om een politiek memorandum of understanding af te sluiten, op basis waarvan de verschillende operatoren en besturen vervolgens samen een gemeenschappelijk project zouden kunnen uittekenen voor de weginrichting, de uitbreiding van het tramnet, de fietspaden, de overstapparkings, enz.

Helaas is het gewenste resultaat tot op vandaag nog niet bereikt. Ik zal nu per thema overlopen hoe dat komt.

Ik ga hier niet rond de pot draaien. Het centrale knelpunt is eerst en vooral de Ring.

De Ring

De Vlaamse Regering heeft, zoals u weet, meermaals een standpunt ingenomen over dit dossier. Zij heeft de voorkeur gegeven aan de optie om de Ring te optimaliseren door het doorgaand verkeer te scheiden van het

de destination, qui serait placé sur les bandes latérales. Le projet a été repris dans la déclaration de politique générale 2015-2016 du Ministre Weyts et, le 11 mars 2016, le Gouvernement flamand a approuvé une note de réflexion.

Lors de la concertation, la délégation bruxelloise, composée de membres du cabinet du Ministre Smet et du mien, a indiqué à ses homologues les points suivants :

- Le réaménagement du Ring est un projet dont la définition est commune. En ce sens, les deux régions doivent s'accorder sur certains objectifs communs et piloter ensemble les études ;
- Le réaménagement du Ring intervient dans un projet de mobilité plus large, intégrant les transports en commun et le vélo, les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les projets alternatifs à la voiture individuelle doivent avancer plus rapidement que le projet Ring.

Outre ces deux balises, identiques à la position bruxelloise de 2013, la délégation bruxelloise a proposé les objectifs suivants :

- le projet doit améliorer l'accessibilité des deux Régions et garantir aussi bien le trafic que le trafic de destination en territoire bruxellois et flamand. Vous imaginez bien que les enjeux de concurrence économique entre régions sont présents dans ce dossier et il n'était pas question pour mon gouvernement de prendre le risque d'une réduction de l'accessibilité bruxelloise.
- Réduire le trafic en Région bruxelloise, fluidifier le trafic sur le Ring et améliorer la sécurité routière grâce notamment à une réduction générale de la vitesse autorisée, adaptée à la densité de la circulation ;
- En matière d'environnement, le projet doit respecter les engagements régionaux et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. Ce point est essentiel au vu de l'enjeu de santé publique. Par ailleurs, la couverture du Ring, - notamment au niveau du bois du Laerbeek- ainsi que la création d'écoducs est souhaitable. Il n'était par ailleurs pas question de toucher à l'emprise actuelle du bois du Laerbeek à Jette.
- Enfin, non à un élargissement du Ring mais oui à une optimisation sous conditions. C'est clair.

Voilà les positions bruxelloises qui ont été expliquées lors de plusieurs réunions entre cabinets et entre ministres.

bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer zou dan gebruik maken van de middelste rijstroken en het bestemmingsverkeer van de buitenste rijstroken. Minister Weyts kondigde die plannen aan in zijn algemene beleidsverklaring voor 2015-2016 en op 11 maart 2016 keurde de Vlaamse Regering daarover een reflectienota goed.

Tijdens het overleg wees de Brusselse delegatie, bestaande uit leden van mijn kabinet en dat van Minister Smet, de Vlaamse collega's op de volgende punten:

- Het project voor de heraanleg van de Ring moet in samenspraak worden uitgetekend. Dat houdt in dat beide gewesten het eens moeten worden over bepaalde gezamenlijke doelstellingen en samen de studies in goede banen moeten leiden;
- De herinrichting van de Ring kadert in een ruimer mobiliteitsproject, waarin ook aandacht moet uitgaan naar het openbaar vervoer, het fietsverkeer en de overstapparkings om een modal shift naar alternatieven voor de personenwagen te bevorderen. De zoektocht naar alternatieven voor de personenwagen moet sneller vorderen dan het ringproject.

Dat zijn de twee zelfde basisprincipes als die waarop het Brusselse standpunt in 2013 was gebaseerd. Daarnaast stelde de Brusselse delegatie ook de volgende doelstellingen voor:

- het project moet de twee gewesten beter bereikbaar maken en moet ervoor zorgen dat zowel het doorgaand verkeer als het bestemmingsverkeer op Brussels en Vlaams grondgebied vlot kan verlopen. Het zal u niet verbazen dat in dit dossier ook belangen spelen die verband houden met de economische concurrentie tussen de gewesten. Mijn regering wil in geen geval het risico lopen dat de bereikbaarheid van Brussel erop achteruit zou gaan.
- Het project moet leiden tot minder verkeer in het Brussels Gewest, het verkeer op de Ring vlotter doen verlopen en de verkeersveiligheid verbeteren door onder meer de toegelaten snelheid te verminderen en aanpasbaar te maken aan de verkeersdrukte;
- Daarnaast moet het project ook voldoen aan de milieuverbintenis van de gewesten en bijdragen tot een betere luchtkwaliteit. Dat punt is van essentieel belang voor de volksgezondheid. Het is ook wenselijk om de Ring onder andere ter hoogte van het Laarbeekbos te overkappen en om ecoducten te bouwen. Verder mag niet geraakt worden aan de huidige grondinname van het Laarbeekbos in Jette.
- Tot slot zeggen wij "nee" tegen een verbreding van de Ring, maar ja tegen een optimalisering onder voorwaarden. Dat is duidelijk.

Dat is het Brusselse standpunt dat toegelicht werd op de verschillende vergaderingen tussen kabinetten en tussen ministers.

Cependant, alors que nos cabinets analysaient les dossiers, il y a eu un premier coup de canif dans le contrat, en mars 2016, avec une communication unilatérale assez forte du Ministre Weyts sur son projet de Ring. Il a même lancé un site web sur le sujet. Ensuite, il est apparu que la Région Flamande a décidé d'avancer sur les projets Ring, Brabantnet et RER-vélo via une société anonyme de droit public, De Werkvennootschap, en lançant des études générales et un processus de concertation pour les projets du Ring Nord, de Brabantnet (transports en commun) et RER-Vélo

Alors que le principe de base doit être de travailler en bonne entente entre régions et donc de définir ensemble les différents projets, nous avons pris acte de cette situation et avons regretté cette manière de faire. Je le répète : nous serons ouverts et constructifs pour autant qu'on soit dans le cœur des études et projets, pour autant que nos objectifs bruxellois soient respectés !

Cependant, si je comprends bien la situation en Flandre, l'agenda est en train de bouger : initialement, les travaux devaient débuter en 2016 dans la zone de Zaventem. La zone Nord devait suivre en 2017-2018, puis la date de lancement a été repoussée à 2019. A présent, il semble que même le choix de la procédure ne soit pas définitif : la Flandre va-t-elle opter pour l'application de la procédure Plan-RIE, GRUP, Permis d'environnement, ou via le Décret « Projets complexes » ?

Ce processus doit encore commencer et ces procédures pourraient très vite prendre quelques années. Bref, il semble peu probable qu'il soit possible même de commencer tout projet Ring avant 2020 à l'exception peut-être de la politique d'accompagnement et des travaux préparatoires. Et ce même s'il y avait un accord de la part de Bruxelles.

Du côté bruxellois, je maintiens ma position et celle de mon gouvernement : moyennant le respect des objectifs que j'ai cités, Bruxelles sera un partenaire ouvert pour un Paquet Mobilité qui intègre le Ring ; mais il n'y aura aucune souplesse de notre part en matière de réduction de la pression routière ni d'amélioration de la qualité de l'air.

Vous le voyez, le débat est loin d'être clos, j'y reviendrai lors de ma conclusion. Mais les positions bruxelloises sont claires.

J'en viens à présent aux projets de transports en commun, qui représentent – quantitativement – le levier plus pertinent pour favoriser le report modal.

Les projets de transports en commun

Pour les projets de transports en commun, nous avons défini – comme pour le Ring – une méthode de travail ainsi que des objectifs communs. Ces principes ont été directement acceptés en Flandre. Je vous les cite :

In maart 2016 kwam er echter een eerste kink in de kabel. Terwijl onze kabinetten het dossier onderzochten, communiceerde Minister Weyts op een nogal nadrukkelijke wijze eenzijdig over zijn plannen voor de Ring. Hij wijdde er zelfs een website aan. Ook richtte het Vlaams Gewest een publiekrechtelijke naamloze vennootschap met de naam 'De Werkvennootschap' op om algemene studies en overleg te voeren over de verdere plannen voor de Ring, het Brabantnet (openbaar vervoer) en het fiets-GEN

Terwijl het basisprincipe toch moet zijn dat in goede verstandhouding gewerkt wordt tussen Gewesten en dus ook dat gezamenlijk de verschillende projecten worden vastgelegd, hebben wij akte genomen van deze situatie en betreuren wij deze manier van werken. Ik herhaal : wij zullen open en constructief zijn voor zover we de kern van de studies en projecten raken, voor zover men onze Brusselse doelstellingen respecteert!

Ik begrijp natuurlijk wel de toestand in Vlaanderen, waar de agenda begint te bewegen : oorspronkelijk moesten de werken in 2016 aanvangen in de zone Zaventem. De zone Noord moest volgen in 2017-2018 en uiteindelijk is de startdatum verschoven naar 2019. Vandaag blijkt zelfs de keuze van de procedure niet definitief : gaat Vlaanderen opteren voor de toepassing van de procedure van MER-plan, GRUP, milieuvvergunning, of maken ze gebruik van het decreet 'Complexe projecten'?

Dit proces moet nog beginnen en procedures nemen al snel een paar jaar in beslag. Kortom, het lijkt weinig waarschijnlijk dat ook maar enig project voor de Ring van start gaat vóór 2020, misschien met uitzondering van het begeleidingsbeleid en de voorbereidende werkzaamheden. En dat zelfs als er een akkoord is in Brussel.

Aan Brusselse zijde blijf ik bij mijn standpunt en dat van mijn Regering: als men tegemoetkomt aan de doelstellingen die ik heb aangehaald, wordt Brussel een open partner voor een Mobiliteitspakket waarvan de Ring deel uitmaakt; maar wij zullen ons niet soepel tonen wanneer het gaat over het terugdringen van de verkeersdruk en de verbetering van de luchtkwaliteit.

U ziet dat het debat nog lang niet is gesloten. Ik kom hierop terug in mijn conclusie. Maar de Brusselse standpunten zijn duidelijk.

Dat brengt mij bij de projecten voor het openbaar vervoer die vanuit kwantitatief oogpunt de grootste relevante hefboom inhouden om de modal shift te bevorderen.

De projecten voor het openbaar vervoer

Voor de projecten van het openbaar vervoer hebben wij, net zoals voor de Ring, een werkmethode en gemeenschappelijke doelstellingen vastgelegd. Deze principes zijn onmiddellijk aanvaard in Vlaanderen. Ik overloop ze:

- D'abord, il y aura un principe de réciprocité entre opérateurs, permettant l'extension du réseau STIB en dehors des frontières bruxelloises ;
- les projets devront permettre un report modal effectif de la route vers les transports en commun ;
- la desserte des pôles d'intérêt métropolitains sans préjudice de la desserte locale sera assurée ;
- le financement de l'infrastructure et de l'exploitation se fera sur base territoriale, avec des exceptions pour l'exploitation, par exemple l'exploitation du tram 62 jusqu'à l'aéroport ;
- l'accès à l'offre de transport en commun fera l'objet d'un tarif intégré.

Sur cette base, tant le projet Brabantnet de lignes de tram interrégionales que des extensions de la STIB en dehors du territoire bruxellois pouvaient être définis.

Dans ce cadre, trois tracés de tram faisaient l'objet d'un accord : une première liaison concerne l'extension du tram 62 jusqu'à l'aéroport national, ce qui était l'une des revendications premières de Bruxelles. Un second tram irait de Willebroek le long de l'A12 jusqu'à l'Esplanade et un troisième tracé concerne une liaison de Jette à l'aéroport en passant par Vilvoorde.

Du côté bruxellois, les projets en cours dans le cadre des trams 3, 7 et 9 permettaient de dessiner un nouveau réseau commun offrant une belle alternative à la voiture dans cette zone.

Par la suite, il est apparu que le gouvernement flamand a décidé, le 25 novembre 2016, de changer de mode d'exploitation et de passer du mode tram au mode Trambus – soit un bus de très haute capacité, à l'exception de l'extension du Tram 62.

C'est là – j'imagine – le résultat de contraintes budgétaires propres au Gouvernement flamand et/ou de difficultés rencontrées par De Lijn dans les différentes communes flamandes concernées.

Du côté bruxellois, nous avons acté cette décision et nous la regrettons. Cependant, une nouvelle offre bus et une extension du tram vers l'aéroport restent des éléments appréciables. Notre demande reste identique : nous souhaitons une « tramification » de cette offre bus le plus rapidement possible.

Enfin, sur l'offre De Lijn, il a été convenu que le réseau bus desservant Bruxelles fera l'objet d'une refonte en vue d'un meilleur service complémentaire à l'offre STIB et en assurant des tarifs intégrés. C'est l'idée d'un Plan Directeur Bus interrégional à élaborer conjointement par les deux régions et leurs sociétés de transport et j'estime cet élément tout-à-fait appréciable.

- eerst en vooral komt er een wederkerigheidsprincipe tussen operatoren waardoor het MIVB-net ook buiten de Brusselse grenzen kan worden uitgebreid;
- de projecten moeten een effectieve modal shift van de openbare weg naar het openbaar vervoer mogelijk maken;
- er moet voorzien worden in de bediening van de polen van grootstedelijk belang zonder afbreuk te doen aan de lokale bediening
- de financiering van infrastructuur en exploitatie moet gebeuren op territoriale basis, met uitzonderingen voor de exploitatie zoals bijvoorbeeld voor de exploitatie van tram 62 tot aan de luchthaven
- voor de gebruikers van het openbaar vervoer moet er een geïntegreerd tarief komen.

Op die basis kunnen het project Brabantnet van gewestgrensoverschrijdende tramlijnen en een verlenging van de MIVB-lijnen omschreven worden.

In die context bestond er een akkoord over drie tramtracés : een eerste verbinding voor tram 62 tot aan de nationale luchthaven, één van de eerste eisen van Brussel. Een tweede tram zou langs de A12 van Willebroek tot aan de Esplanade rijden en een derde tracé betreft een verbinding van Jette tot aan de luchthaven via Vilvoorde.

Aan Brusselse kant maakten de lopende projecten voor de Trams 3, 7 en 9 het mogelijk een nieuw gemeenschappelijk netwerk uit te tekenen dat een mooi alternatief biedt voor de auto in deze zone.

Toen bleek dat de Vlaamse Regering op 25 november 2016 beslist had de exploitatiemethode te veranderen en over te stappen van een tramlijn naar een Trambus – een bus met zeer hoge capaciteit, met uitzondering van de verlenging van Tram 62.

Ik neem aan dat die beslissing het gevolg is van de eigen budgettaire beperkingen van de Vlaamse Regering en/of van de problemen waarmee De Lijn geconfronteerd wordt in verschillende betrokken Vlaamse gemeenten.

In Brussel hebben wij akte genomen van die beslissing, maar wij betreuren ze. Toch blijven een nieuw busaanbod en een verlenging van de tramlijn tot aan de luchthaven waardevolle elementen. Onze vraag blijft: wij wensen zo snel mogelijk een “vertrammung” van dit busaanbod.

Ten slotte is over het aanbod van De Lijn overeengekomen dat het busnet dat Brussel aandoet, herschikt zal worden met het oog op een betere complementaire dienstverlening bij het MIVB-aanbod, en dit met geïntegreerde tarieven. Dat is het idee van een Intergewestelijk Busrichtplan dat door de beide Gewesten

Par ailleurs, pour la première fois, le volet ferroviaire était abordé. On ne peut en effet pas parler de Mobilité en zone métropolitaine sans parler de la SNCB et du RER...Etant une compétence fédérale, il est intéressant que les régions s'associent pour défendre un point de vue commun.

En ce sens, nous nous étions accordés sur le fait que les deux régions demanderont conjointement à l'État fédéral de concrétiser au plus vite l'accord de coopération RER (4 avril 2006) et de mettre en service l'offre de trains dès que l'infrastructure le permettra. Cela signifie que les deux Régions insisteront auprès de l'État pour que :

- l'objectif soit la finalisation de l'infrastructure RER d'ici 2024.
- suite à la révision du plan de transport en 2017, l'on utilise au maximum l'infrastructure déjà existante du réseau RER.

Au final, nous avons bien vu que les économies opérées par le Fédéral sur les dotations SNCB et INFRABEL ne rendent pas tous ces objectifs possibles. Réduire l'investissement de 2 milliards en début de législature et aller emprunter 1 milliard par la suite sur les marchés, et bien cela reste du désinvestissement !

J'en viens à présent aux parkings de transit (P+R).

Les parkings de transit (P+R)

Naturellement, les lieux de correspondances entre la route et les transports en commun en zone métropolitaine sont particulièrement stratégiques pour encourager le report modal. Notre vision est simple : il est de loin préférable de proposer ce shift modal le plus près du domicile du navetteur.

Néanmoins, il suffit de regarder l'état des lieux en la matière pour comprendre que Bruxelles ne peut pas simplement attendre une solution métropolitaine. Dès lors, un plan de 10.000 places de P+R dont 8.000 pour la navette a été défini. Ce sont les projets que vous connaissez, localisés sur différents sites, dont CERIA est par exemple en cours de construction.

Du côté flamand, c'est plus vague manifestement. La région flamande, lors de la construction, ne souhaitait pas s'engager sur la création de parkings de transit sans une concertation approfondie avec ses communes. Ce point étant bloquant et ne rencontrant pas les demandes bruxelloises, la Frandre a finalement proposé de faciliter la construction de 10.000 places en deux étapes et a lancé une étude de localisation. L'Agence de stationnement bruxelloise devrait être intégrée dans cette étude.

en hun vervoersmaatschappijen gezamenlijk moet worden uitgewerkt. Dit vind ik een waardevol element.

Daarnaast is ook voor het eerst het spoorluik besproken. Als we het hebben over de mobiliteit in het grootstedelijk gebied, kunnen we immers niet voorbijgaan aan de NMBS en het GEN... Aangezien het een federale bevoegdheid betreft, zou het interessant zijn dat de gewesten gezamenlijk optreden rond een gemeenschappelijk standpunt.

In die zin zijn we het erover eens geraakt dat de beide Gewesten de Federale Staat gezamenlijk verzoeken zo spoedig mogelijk het samenwerkingsakkoord over het GEN concrete invulling te geven (4 april 2006) en het treinenaanbod in dienst te stellen zodra de infrastructuur dit toelaat. Dat betekent dat de beide Gewesten er bij de Federale Staat op zullen aandringen dat:

- men 2024 hanteert als doelstelling voor de voltooiing van de GEN-infrastructuur.
- ingevolge de herziening van het vervoersplan in 2017 zoveel mogelijk de reeds bestaande infrastructuur van het GEN-net wordt gebruikt

Tot slot hebben wij duidelijk gezien dat de besparingen die het federaal niveau heeft doorgevoerd in de dotaties van de NMBS en INFRABEL niet al deze doelstellingen uitvoerbaar maken. De investering verminderen met 2 miljard in het begin van de legislatur en nadien 1 miljard gaan lenen op de financiële markten, dat blijft een desinvestering!

Dat brengt mij bij de transitparkings.

De transitparkings (P+R)

Uiteraard zijn de aansluitingen tussen de weg en het openbaar vervoer in het grootstedelijk gebied van groot strategisch belang als we de modal shift willen aanmoedigen. Onze visie hierop is eenvoudig : het geniet natuurlijk de voorkeur om deze modal shift mogelijk te maken zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaar.

Toch volstaat een korte stand van zaken om te beseffen dat Brussel niet eenvoudigweg kan wachten op een grootstedelijke oplossing. Daarom is een plan aangenomen voor 10.000 P+R plaatsen, waarvan 8.000 voor de pendel. Dit zijn de projecten op de verschillende sites waarmee u bekend bent, zoals COOVI dat momenteel in uitvoering is.

Het Vlaams Gewest bleef daarin veel vager. Het wilde tijdens het overleg geen beloftes aangaan over de inrichting van overstapparkings, zonder eerst grondig te overleggen met de gemeenten. Dit punt zorgde voor een blokkering en kwam niet tegemoet aan de Brusselse eisen. Het Vlaams Gewest heeft uiteindelijk voorgesteld de aanleg van 10.000 plaatsen in twee fasen te faciliteren en lanceerde daartoe een liggingsstudie. Het Brussels Parkeeragentschap zou bij deze studie betrokken worden.

Au final, vous le comprenez, ce volet – d'une importance capitale – n'est pas encore suffisamment fourni pour faire l'objet d'un accord. Nous souhaitons des engagements fermes, validés et financés par le Gouvernement flamand.

Je termine l'exposé des projets par les modes actifs et le projet de RER-Vélo.

RER-Vélo

Sur ce point, il n'y a pas eu de difficultés pour définir des objectifs, la volonté est commune de dynamiser les déplacements interrégionaux en vélo.

L'élaboration de ces projets – dont le financement est territorial – se déroule dans un très bon climat et permettront à terme de développer l'attractivité des modes actifs entre nos deux régions.

Aujourd'hui, le Brabant flamand, la Région flamande et la Région bruxelloise collaborent au sein du groupe de travail interrégional du RER-vélo. Si nécessaire, les communes concernées et les autres acteurs, tels qu'Infrabel, sont invités. Les dossiers pour lesquels la Flandre et Bruxelles collaborent et ont collaboré, comprennent la signalisation commune, les travaux à la chaussée de Vilvorde, à la Sint-Stevens-Woluweweg, à la rue au Bois et au Quai de Veewyde ainsi que les études concernant le trafic de vélos le long de la ligne de chemins de fer L50 et de l'avenue de Tervueren à travers le bois.

3. Conclusion

Voici l'état des lieux de la concertation avec la Région Flamande en termes de mobilité.

Sommes-nous arrivés au résultat souhaité lors du lancement de la concertation ? Non, en particulier sur la question du Ring et des parkings de transit.

Alors que faire ?

Il faut continuer la concertation, affiner les positions et demandes bruxelloises et être force de proposition.

Je vous ai indiqué le socle bruxellois : il est indéboulonnable. Nous nous opposerons à un élargissement du Ring. Si nous souhaitons travailler avec la Région Flamande sur un projet global en faveur d'une meilleure mobilité et qualité de vie, nous nous opposerons à un projet Ring qui menace la qualité de notre air, la santé de nos citoyens, nos objectifs de Mobilité. Je ne veux laisser ici aucun doute planer sur la question.

Uiteindelijk stelt ook u vast dat dit hoofdstuk – dat van kapitaal belang is – onvoldoende gestoffeerd is om in een akkoord te kunnen uitmonden. Wij willen definitieve en door de Vlaamse Regering gevalideerde en gefinancierde engagementen.

Ik sluit deze uiteenzetting over de projecten af met de actieve verkeersmodi en het fiets-GEN project.

Het Fiets-GEN

Hiervoor zijn geen moeilijkheden gebleken bij het vastleggen van de doelstellingen. De gemeenschappelijke intentie bestaat erin de intergewestelijke verplaatsingen per fiets een nieuwe dynamiek te verlenen.

De uitwerking van deze projecten, waarvan de financiering gebiedsgebonden is, gebeurt in een zeer goede verstandhouding. Zij moeten het op termijn mogelijk maken om de actieve verplaatsingswijzen tussen onze twee gewesten aantrekkelijker te maken.

Er wordt vandaag samengewerkt met Vlaams-Brabant, het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest in de intergewestelijke stuurgroep Fiets-GEN. Indien nodig worden de betrokken gemeenten en andere actoren zoals Infrabel uitgenodigd. De dossiers waarin Vlaanderen en Brussel samenwerken en samenwerkten, zijn een gemeenschappelijke signalisatie, werken aan de Vilvoordsesteenweg, Sint-Stevens-Woluweweg, Bosstraat en Veeweidekaai en de studies voor fietsen langs spoorlijn L50 en Tervurenlaan in het bos.

3. Conclusie

Hiermee hebt u een overzicht van het mobiliteitsoverleg met het Vlaams Gewest.

Zijn we tot het resultaat gekomen dat we hadden vooropgesteld bij het begin van het overleg? Neen, en dan vooral niet over de kwestie van de Ring en de transitparkings.

Dus wat moet er gebeuren?

Het overleg moet doorgaan, Brusselse standpunten en eisen moeten worden verfijnd en in voorstellen gegoten.

Ik heb duidelijk aangegeven dat de Brusselse sokkel onwrikbaar is. Wij zullen ons verzetten tegen een verbreding van de Ring. Wij willen met het Vlaams Gewest werken aan een algemeen project om de Ring onder voorwaarden te optimaliseren en op die manier te zorgen voor een vlottere mobiliteit en een betere leefkwaliteit, maar wij verzetten ons tegen een project voor de Ring dat de kwaliteit van onze lucht, de gezondheid van onze burgers en onze mobiliteitsdoelstellingen bedreigt. Daarover wens ik hier geen enkele twijfel te laten bestaan.

Un projet dont la définition est commune, au sein d'un Paquet Mobilité multimodal mettant en avant les alternatives à la voiture individuelle, voilà la seule méthode possible.

En conclusion, si nous sommes fermes nous sommes aussi ouverts.

Et nous devons être ambitieux.

Je termine en vous faisant état de quelques idées que nous souhaitons mettre sur la table en ce qui concerne le Ring. Ces éléments – s'ils ne touchent pas à l'infrastructure en tant que telle – doivent guider tout le projet. Et – étant donné que tout est encore ouvert - pourquoi ne pas aller plus loin en étudiant l'extension de notre zone de basse émission au Ring dans son ensemble ?

Envisager la couverture de grandes parties du Ring ? Etudier la possibilité de dédier des bandes au covoiturage ? L'interdiction des camions pendant les heures de pointe ou à tout le moins une tarification kilométrique poids-lourds plus forte pendant les heures de pointe ? Faut-il également réfléchir à d'autres portions du Ring, dont le réaménagement du carrefour Léonard ? Et quid d'un projet de prélèvement intelligent pour les véhicules légers qui inclurait les voitures de sociétés ?

Voici, Mesdames, Messieurs les Députés, les éléments factuels qui ont constitué la concertation entre la Région bruxelloise et la Flandre, sur ces enjeux qui doivent nous faire dépasser nos différences partisanes pour défendre ensemble une vision d'avenir pour Bruxelles et la zone métropolitaine. »

II. Discussion

Mme Céline Delforge voit d'un mauvais œil qu'un projet puisse se développer en Flandre au détriment de Bruxelles. Le Ministre-Président déclare être contre l'élargissement, mais pas contre l'optimisation. Il s'agit là plutôt d'une querelle de mots. La Flandre a comme objectif l'extension de sa fonction logistique. Il existe donc un risque de concurrence entre Bruxelles et la Flandre. Or cette concurrence existe déjà dans les faits. Si on se penche sur le plan de desserte en transports en commun, il faut regarder ce qui se passe en vrai : les bus se développent sur la zone du plan « Start » prévu par la Flandre, mais du côté de Hoeilaart ou Overijse, rien ne bouge. Dans ces communes, les gens n'ont pas d'autre solution que la voiture pour se rendre à Bruxelles. Si l'on veut installer un tram entre Bruxelles et l'aéroport, alors que l'on n'en veut pas du côté de Tour & Taxis, c'est un choix délibéré de développer la fonction logistique aéroportuaire, laquelle est dépendante du pétrole et engendre les nuisances que l'on sait. Or à Tour & Taxis par exemple, le projet de tram a complètement été abandonné. Chaque fois que l'on veut augmenter les capacités routières, on augmente le nombre de voitures, c'est un fait.

Le Ministre-Président répond qu'il ne faut pas se fustiger en prétendant que la Flandre fait mieux que Bruxelles. La

Een project dat gemeenschappelijk wordt neergezet in de context van een multimodaal mobiliteitspakket waarin alle alternatieven voor de individuele auto een plaats krijgen, dat is de enige denkbare methode.

Tot slot is het niet omdat wij vastberaden zijn dat we niet openstaan voor overleg.

Maar we moeten ambitie tonen.

Ik wil graag eindigen met een aantal ideeën die wij op tafel wensen te leggen over de Ring. Het zijn elementen die – ook al gaat het niet om de eigenlijke infrastructuur – die het hele project moeten sturen. Aangezien alles nog open ligt: waarom zouden we niet onderzoeken of we de lage-emissiezone niet kunnen uitbreiden tot de hele Ring?

Bekijken of we grote delen van de Ring kunnen overdekken? De mogelijkheid onderzoeken of we rijstroken kunnen voorbehouden voor carpooling? Een vrachtwagenverbod tijdens de spitsuren of op zijn minst een zwaarder getarifeerde kilometerheffing tijdens de spits? Moet ook niet worden nagedacht over andere delen van de Ring, zoals bijvoorbeeld de heraanleg van het Leonardkruispunt? En wat met een slimme heffing voor lichte voertuigen zoals bedrijfswagens?

U ziet, Dames en heren Volksvertegenwoordigers, dit zijn stuk voor stuk feitelijke elementen die deel uitmaken van het overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen. Dit zijn de uitdagingen waarrond onze partijgebonden verschillen moeten kunnen vervallen, zodat we samen een toekomstvisie voor Brussel en voor de grootstedelijke zone kunnen verdedigen.”.

II. Bespreking

Mevrouw Céline Delforge ziet de bui al hangen. Er zal in Vlaanderen een project ontwikkeld worden ten nadele van Brussel. De minister-president zegt dat hij gekant is tegen de verbreding, maar niet tegen de optimalisering. Dat zijn woordspelletjes. Vlaanderen streeft naar de uitbreiding van zijn logistieke functie. Er is dus concurrentiegevaar tussen Brussel en Vlaanderen, maar die concurrentie bestaat de facto al. Men moet het bedieningsplan van het openbaar vervoer maar eens in de realiteit bekijken: de bussen breiden uit in de zone “Start” van het plan van Vlaanderen, maar bij Hoeilaart en Overijse gebeurt er niets. In die gemeenten moet men de wagen nemen om in Brussel te geraken. Men wil een tramlijn aanleggen tussen Brussel en de luchthaven, maar niet aan Thurn en Taxis. Dat is een bewuste keuze om de logistieke functie van de luchthaven, die op petroleum draait en de gekende hinder veroorzaakt, uit te breiden. Aan Thurn en Taxis is het tramproject bijvoorbeeld opgegeven. Telkens men de wegcapaciteit verhoogt, komen er meer auto's.

De minister-president antwoordt dat men niet aan zelfkastijding moet doen door te beweren dat Vlaanderen het

gestion de la mobilité à Anvers n'est pas un modèle du genre.

Mme Céline Delforge rétorque que l'optimalisation du Ring, c'est aussi son élargissement. Il y a une emprise de plus en plus importante sur les sols. Est-ce que l'on veut vraiment diminuer le nombre de voitures en ville ? Veut-on privilégier le *modal shift* ? On risque d'avoir de plus en plus de chantiers à Bruxelles. Pour ce qui la concerne, la députée estime que l'optimalisation n'est rien d'autre qu'un élargissement.

M. Hasan Koyuncu salue la tenue de ce débat, bien que la volonté d'élargissement ou d'optimisation du ring ne soit pas un sujet neuf. C'est une occasion de faire le point et de rappeler quelles sont les balises de la majorité régionale en la matière.

La déclaration de politique régionale n'était pas passée à côté du sujet et faisait très clairement état de ces balises : ce projet ne pourrait se développer que dans le cadre d'une concertation structurelle, il doit garantir une baisse de la pression automobile sur le territoire régional, être compatible avec la transformation des entrées de ville en boulevards urbains, garantir un gain en matière de sécurité routière, contribuer au respect des engagements environnementaux de chaque Région et contribuer à la diminution des nuisances de la mobilité sur la santé publique.

Les enjeux de santé publique et de la qualité de l'air font régulièrement l'objet de débats en commission de l'Environnement. Compte tenu du caractère urbain et dense de notre territoire, depuis le début de la législature, le groupe PS n'a eu de cesse de rappeler à quel point il était nécessaire de mettre davantage les questions de santé publique au cœur des politiques environnementales régionales.

Le groupe PS salue d'ailleurs la prise en considération de cet enjeu par le Gouvernement, qui a mis en place un panel inédit de mesures en faveur de la qualité de l'air. Il s'agit de la mise en œuvre de la zone de basse émission, mais aussi de la prolongation d'études ou de projets tels que l'étude ExpAir qui consiste à réaliser des mesures de la qualité de l'air *in situ* avec la participation de citoyens bénévoles.

La tenue même de ce débat, tout comme les inquiétudes de certains mouvements citoyens, souligne la maturité de l'opinion publique pour penser la mobilité autrement et la nécessité de corrérer la conception d'un tel projet avec un panel conséquent de mesures en matière de transports en commun ou d'itinéraires vélo sécurisés par exemple.

Si le Gouvernement flamand a communiqué que tel serait le cas, il convient cependant de souligner que l'adoption de l'accord de coopération requis pour mettre en œuvre le mécanisme de coopération métropolitaine, conformément à la loi spéciale de 2012, se fait toujours attendre.

C'est un fait que déplore le groupe PS, car le développement d'un tel projet est inimaginable sans concertation et des accords formels car, compte tenu des enjeux pour les habitants de la capitale aucun blanc seing ne pourrait être donné.

beter doet dan Brussel. Het mobiliteitsbeleid in Antwerpen is niet beter dan dat van Brussel.

Mevrouw Céline Delforge repliceert dat de optimalisering van de Ring een verbreding inhoudt. Er wordt steeds meer grond in beslag genomen. Wil men echt minder auto's in de stad en een modal shift? Het gevaar bestaat dat men dan weer meer werken in Brussel krijgt. Voor het parlementslid betekent een optimalisering niets anders dan een verbreding.

De heer Hasan Koyuncu is verheugd met dit debat, hoewel het plan om de Ring te verbreden of te optimaliseren niet nieuw is. Het is de gelegenheid om een balans op te maken en te herinneren aan de streefdoelen van de meerderheid in deze aangelegenheid.

De algemeenbeleidsverklaring heeft het onderwerp zeker niet links laten liggen en liet aan duidelijkheid niets te wensen over: dat project zou enkel mogelijk zijn in het kader van structureel overleg en het moet zeker leiden tot een vermindering van de druk van het autoverkeer op het gewestelijk grondgebied. Het moet compatibel zijn met de verlanning van de invalswegen, de verkeersveiligheid verhogen, en ook nog bijdragen tot de naleving van de milieuvrachtenissen van elk Gewest en de vermindering van de mobiliteitsschade voor de volksgezondheid.

Volksgezondheid en luchtkwaliteit staan regelmatig op de agenda van de commissie voor het leefmilieu. Gelet op het stedelijke en verdichte karakter van het grondgebied, is de PS-fractie sinds het begin van de zittingsperiode steeds blijven hameren op het belang van de volksgezondheid in het gewestelijk milieubeleid.

De PS-fractie feliciteert in dat verband de regering met een nooit eerder geziene rist maatregelen ten gunste van de luchtkwaliteit zoals de lage-emissiezone, de verlenging van studies en projecten zoals ExpAir bedoeld om, met de medewerking van vrijwilligers, de kwaliteit van de lucht te meten in het veld.

Het debat van vandaag en de verzuchtingen van een aantal burgerbewegingen tonen aan dat de publieke opinie rijp is voor een andere aanpak van de mobiliteit en dat het nodig is om een dergelijk project te koppelen aan een consistent geheel van maatregelen inzake openbaar vervoer of veilige fietsroutes.

De Vlaamse Regering heeft gezegd dat zulks het geval zou zijn, maar we wachten nog altijd op de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord om de metropolytane samenwerking in het kader van de wet van 2012 te starten.

De PS-fractie ziet dat met lede ogen aan, omdat de realisatie van een dergelijk project onmogelijk is zonder overleg en formele akkoorden. Gelet op het belang van de zaak voor de inwoners van de hoofdstad, mag er geen carte blanche gegeven worden.

La position du Parti Socialiste est claire et pourrait se résumer comme suit : pas de projets sans progrès !

Dans la droite ligne de l'accord de majorité, le groupe PS refuse tout projet susceptible de porter atteinte à la qualité de vie bruxelloise.

Un tel projet doit être concerté à l'échelle de la zone métropolitaine et ne pourra voir le jour que s'il organise la mise en œuvre d'un panel de mesures et d'investissements garantissant une baisse de la pression automobile sur le territoire bruxellois, une amélioration de la qualité de l'air et garantissant une accessibilité optimale du territoire régional.

Si la Flandre souhaite voir ce projet avancer, il convient qu'elle reprenne le dialogue via une concertation formelle, conformément à l'objectif de concertation à l'échelle métropolitaine, tel que le prévoit la 6^e réforme de l'état et la loi spéciale votée au Fédéral en 2012.

Donc pas de projets sans progrès, pas de cloisonnement des intérêts et des objectifs non plus.

La stratégie territoriale de la Région bruxelloise doit être concertée, globale et métropolitaine, elle doit garantir le progrès de l'économie et du cadre de vie des Bruxellois comme celui de tout autre usager de la ville.

M. Bruno De Lille se réjouit de voir que la position du Gouvernement aujourd'hui est restée la même qu'en 2013. C'est à la fois positif pour l'économie et pour la qualité de l'air. En Flandre, il s'agit bien d'un élargissement du Ring qui est visé. Et on ne peut que déduire que cela aura un effet négatif sur la ville. Si on élargit le Ring, il y aura plus de voitures et cela va polluer davantage. Tout cela pour mieux desservir les entreprises aux alentours de Bruxelles. Si on laisse faire la Flandre, ils feront leur beurre sur le dos des Bruxellois. Il faut arrêter cela avec les moyens légaux dont nous disposons.

M. Marc Loewenstein rappelle que la sixième réforme de l'Etat nous a vendu l'idée de Communauté métropolitaine comme solution miracle pour la réalisation d'enjeux majeurs de développement économique et de mobilité entre Bruxelles et les autres Régions. Dans cette optique, il était convenu qu'une concertation puisse intervenir entre Bruxelles et la Flandre notamment quant à la question de l'élargissement du Ring.

Force est de constater que la concertation semble, du propre aveu du Ministre-Président, en réponse à une des questions écrites posées par l'intervenant, très compliquée, compromise, voire impossible...

Le Ministre-Président explique que lors de sa première rencontre avec le Ministre-Président flamand Geert Bourgeois, celui-ci lui a fait savoir que la sixième réforme de l'Etat n'était pas sa tasse de thé. Il ne veut pas de communauté métropolitaine, mais des accords entre Régions.

De Parti Socialiste zegt klaar en duidelijk: geen projecten zonder vooruitgang!

De PS-fractie wijkt geen duimbreed af van het meerderheidsakkoord en verwerpt alle projecten die nadelig zijn voor de Brusselse levenskwaliteit.

Een dergelijk project moet op de schaal van de metropolytane zone aangepakt worden en maatregelen en investeringen omvatten die het autoverkeer op het Brussels grondgebied verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en de toegankelijkheid van het gewestelijk grondgebied optimaliseren.

Indien Vlaanderen vooruit wil met dat project, moet het de dialoog hervatten via formeel overleg, overeenkomstig de doelstelling van het overleg op metropolytane schaal, zoals bedoeld in de zesde staatshervorming en de federale bijzondere wet van 2012.

Dus geen projecten zonder vooruitgang, geen hokjesdenken op het vlak van belangen en doelstellingen.

De territoriale strategie van het Brussels Gewest moet een allesomvattende metropolytane overlegstrategie zijn en de vooruitgang van de economie en de verbetering van de leefomgeving van de Brusselaars en alle andere gebruikers van de stad garanderen.

Het verheugt de heer Bruno De Lille dat het huidige standpunt van de Regering hetzelfde is gebleven als in 2013. Dat is zowel positief voor de economie als voor de luchtkwaliteit. In Vlaanderen is het wel degelijk de bedoeling om de Ring te verbreden. Men kan enkel tot het besluit komen dat zulks een negatief gevolg zal hebben voor de stad. Een verbreding van de Ring zal meer wagens aanzuigen en nog meer vervuiling veroorzaken. Dat alles om de bedrijven rond Brussel op hun wenken te bedienen. Als we Vlaanderen laten doen, zal het zich verrijken op de kap van de Brusselaars. We moeten dat tegenhouden met de wettelijke middelen waarover we beschikken.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat de zesde Staatshervorming ons het idee heeft verkocht van een metropolytane gemeenschap als mirakeloplossing voor de grote problemen inzake economische ontwikkeling en mobiliteit tussen Brussel en de overige Gewesten. In die optiek werd afgesproken dat Brussel en Vlaanderen overleg kunnen plegen over onder meer de verbreding van de Ring.

Men moet echter vaststellen dat het overleg, zoals de minister-president zelf toegeeft in zijn antwoord op een van de schriftelijke vragen van de spreker, zeer ingewikkeld, in het gedrang gebracht en zelfs onmogelijk lijkt.

De minister-president wijst erop dat Vlaams Minister-President Geert Bourgeois hem tijdens hun eerste ontmoeting heeft gezegd dat de zesde staatshervorming niet zijn "cup of tea" is. Hij wil geen metropolytane gemeenschap, maar wel overeenkomsten tussen Gewesten.

M. Marc Loewenstein ajoute le constat d'échec d'autres négociations.

En effet, il faut aussi acter :

- qu'il n'y pas de volonté quant à la construction de parkings de dissuasion à l'extérieur de Bruxelles,
- qu'il est particulièrement pénible d'avancer sur l'idée même d'une meilleure intégration tarifaire et billettique entre les quatre différents opérateurs de transports en commun alors que cela semble devoir aller de soi,
- ou encore que nous sommes au point mort quant à l'extension de lignes de tram en dehors de Bruxelles alors même que le projet Brabantnet, lui, se poursuit !

Le Ministre-Président rétorque qu'il y a là des contraintes budgétaires propres à la Flandre. Il y a des investissements qui ont véritablement plombé le budget de la Région flamande, comme le projet de l'Oosterweel à Anvers. Sur les parkings de dissuasion, les règles d'urbanisme ne sont pas les mêmes qu'en Flandre. Pour eux, ce sont des recettes perdues s'ils construisent du parking de dissuasion sur leur territoire.

M. Marc Loewenstein estime qu'il y a là de réels freins politiques, comme l'intégration billettique qui ne se fait pas.

Le Ministre Pascal Smet explique qu'au sein de la conférence des ministres de la Mobilité, une volonté politique claire et cohérente a été exprimée : on attend une proposition concrète des quatre sociétés de transports en commun. Il s'agit là d'un projet à court terme, et non plus à long terme.

M. Marc Loewenstein invite le Ministre à diligenter cette conférence interministérielle au plus vite.

Le Ministre Pascal Smet explique qu'il y a une stratégie interfédérale de développement de la mobilité, sous la conduite du Ministre François Bellot.

M. Marc Loewenstein juge pénible et désolant, alors que certains se veulent être les champions de la rationalisation, de faire subir, finalement, aux usagers – qu'ils habitent à Bruxelles ou en périphérie – les blocages de la Flandre. C'est inaudible pour le public, ça décrédibilise totalement l'action politique et ça nous ridiculise.

Alors que tous ces enjeux majeurs de mobilité patient, la Flandre voudrait quant à elle poursuivre son projet d'élargissement ou d'optimisation du Ring de Bruxelles.

Si ce projet vise notamment à rationaliser les flux de circulation en séparant le trafic de transit du trafic plus local, il a aussi pour objectif de favoriser au maximum l'entrée et la sortie des navetteurs flamands dans Bruxelles.

De heer Marc Loewenstein stelt vast dat andere onderhandelingen afgesproken zijn.

Men moet er immers ook akte van nemen dat:

- er geen bereidheid is om buiten Brussel overstapparkings aan te leggen;
- het zeer moeilijk is om het idee van een betere integratie van de tarieven en de vervoerbewijzen tussen de vier verschillende operatoren van het openbaar vervoer verder uit te werken, hoewel dat vanzelfsprekend zou moeten zijn;
- of nog, dat de uitbreiding van tramlijnen buiten Brussel op een dood spoor zit, terwijl het Brabantnet-project verder uitgerold wordt!

De minister-president replicaert dat Vlaanderen zijn eigen budgettaire beperkingen heeft. Sommige investeringen wegen zwaar op de begroting van het Vlaams Gewest, zoals het Oosterweel-project in Antwerpen. Wat de overstapparkings betreft, zijn de stedenbouwkundige regels niet dezelfde als in Vlaanderen. Vlaanderen vindt het zonde van zijn geld als het overstapparkings op zijn grondgebied aanlegt.

Volgens de heer Marc Loewenstein zijn dat echte politieke obstakels, zoals de integratie van de vervoerbewijzen die niet uitgevoerd wordt.

Minister Pascal Smet wijst erop dat tijdens de conferentie van de ministers van mobiliteit een duidelijke en coherente politieke wil tot uitdrukking werd gebracht: men wacht op een concreet voorstel van de vier maatschappijen voor openbaar vervoer. Het gaat om een project op korte termijn en niet langer op lange termijn.

De heer Marc Loewenstein verzoekt de minister om spoed te zetten achter de interministeriële conferentie.

Minister Pascal Smet legt uit dat er een interfederale strategie voor de ontwikkeling van mobiliteit onder leiding van minister François Bellot wordt gevoerd.

De heer Marc Loewenstein vindt het pijnlijk en bedroevend dat sommigen rationalisering hoog in het vaandel dragen, maar dat uiteindelijk de weggebruikers, of ze nu in Brussel of de rand wonen, het slachtoffer worden van de Vlaamse tegenwerking. Dat is onverteerbaar voor de bevolking, ondermijnt het vertrouwen in de politiek en maakt ons belachelijk.

Wat al die grote uitdagingen voor de mobiliteit betreft, komt er geen schot in de zaak, maar Vlaanderen zou zijn project voor de verbreding en optimalisering van de Brusselse Ring verder willen uitvoeren.

Dat project strekt ertoe de verkeersstromen te rationaliseren door het doorgaand verkeer te scheiden van het bestemmingsverkeer, maar dient ook om de in- en uitstroom van de Vlaamse pendelaars naar Brussel zoveel mogelijk te bevorderen.

Aujourd’hui, la Flandre poursuit son petit bonhomme de chemin :

- sans tenir compte des impacts environnementaux inévitables qu’induirait une augmentation du nombre de véhicules, et ce alors que la Région bruxelloise peine déjà fortement à maintenir une qualité de l’air acceptable ;
- sans tenir compte non plus de l’engorgement plus important qu’impliquerait une augmentation journalière massive de véhicules dans et autour de Bruxelles ;
- et sans tenir compte enfin des autres projets tels que ceux énoncés plus haut, soumis à la concertation depuis des années et qui n’aboutissent pas faute de volonté politique.

Dès lors, si l’on ne peut en vouloir au Gouvernement bruxellois de souhaiter une concertation avec la Flandre et d’essayer de continuer d’avancer dans l’intérêt des citoyens de Bruxelles et de sa périphérie, il semble qu’une concertation implique que les partenaires autour de la table veuillent avancer ensemble et soient capables de concessions réciproques.

En l’absence de ces prémisses indispensables, sans même devoir préciser si le projet en lui-même est bon en tout ou en partie ou pas, on ne voit pas pourquoi la Région bruxelloise devrait se laisser imposer un projet dont les implications diverses n’ont pas été étudiées avec soin et attention et, de surcroit, qui pourraient avoir des conséquences négatives majeures sur la qualité de vie des Bruxellois.

Et certes, il y a des sensibilités différentes au sein du Gouvernement bruxellois. Mais il y a un point de convergence qui les unit, c’est le souhait que Bruxelles soit respectée dans ce dossier et que ce projet d’élargissement s’inscrive dans un projet de mobilité plus large, intégrant notamment les transports en commun et le vélo, de manière à favoriser un report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Que fera Bruxelles si la Région flamande continue à faire cavalier seul sous couvert de sa SA de droit public *Werkvennootschap*? Jusqu’à quand allons-nous attendre pour défendre les intérêts des Bruxellois?

Bruxelles dispose d’un moyen d’action via la directive européenne relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement.

La note de discussion en fait mention en ces termes :

« les régions doivent consulter les autres régions lorsque la mise en œuvre d’un plan ou d’un programme en cours d’élaboration sur leur territoire est susceptible d’avoir des incidences notables sur l’environnement de celles-ci. Les résultats de ces consultations transfrontières doivent être pris en considération pendant l’élaboration du plan ou programme concerné et avant que ceux-ci ne soient adoptés

Vandaag doet Vlaanderen waar het zin in heeft:

- zonder rekening te houden met de onvermijdelijke milieu-impact van een toename van het aantal wagens, terwijl het Brussels Gewest al moeite heeft om de luchtkwaliteit op een aanvaardbaar peil te houden;
- zonder rekening te houden met de grotere congestie ten gevolge van een forse toename van het aantal wagens die dagelijks in en rond Brussel rijden;
- en, tot slot, zonder rekening te houden met de andere projecten zoals die hierboven werden vermeld en waarover al jaren overleg wordt gepleegd, maar die in het slop zitten wegens een gebrek aan politieke wil.

Men kan weliswaar de Brusselse Regering niet verwijten dat ze overleg met Vlaanderen wenst te plegen en tracht vooruit te gaan in het belang van de Brusselaars en de bewoners van de rand, maar overleg lijkt toch te impliceren dat de partners rond de tafel samen vooruit willen gaan en in staat zijn water bij de wijn te doen.

Als die noodzakelijke voorwaarden niet vervuld zijn en men zelfs niet hoeft te preciseren of het project op zich helemaal, gedeeltelijk of niet goed is, begrijpt men niet waarom het Brussels Gewest zich een project zou laten opdringen waarvan de diverse implicaties niet zorgvuldig en aandachtig werden onderzocht en dat op de koop toe grote negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor de levenskwaliteit van de Brusselaars.

Binnen de Brusselse Regering spelen natuurlijk ook verschillende gevoeligheden. Er is echter één constante die de leden van de Regering verbindt: de wens dat Brussel in dit dossier wordt gerespecteerd en dat de plannen voor de verbreding passen in een ruimer mobiliteitsproject dat onder meer het openbaar vervoer en de fiets omvat, zodat een modal shift naar alternatieve vervoersmodi voor de individuele wagen wordt bevorderd.

Wat zal Brussel doen als Vlaanderen op eigen houtje blijft handelen via zijn publiekrechtelijke nv *Werkvennootschap*? Hoelang zullen we nog wachten om de belangen van de Brusselaars te verdedigen?

Brussel beschikt over een actiemiddel via de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s.

Dat staat in de volgende bewoordingen in de discussienota:

“de regio’s moeten de andere regio’s raadplegen wanneer de uitvoering van een plan of programma in opstelling op hun grondgebied aanzienlijke effecten kan hebben op het milieu van die andere regio’s. Met de resultaten van dat grensoverschrijdend overleg dient rekening te worden gehouden bij de opstelling en vóór de vaststelling of onderwerping aan de wetgevingsprocedure

ou soumis à la procédure législative. En définitive, les régions consultées doivent être informées sur la manière dont les résultats des consultations effectuées ont été pris en considération, ainsi que sur les raisons du choix du plan ou du programme tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées ».

Qu'en est-il en l'espèce ? Est-ce que cette directive est bien respectée ? Est-ce prématuré de s'en soucier ?

Mme Cieltje Van Achter estime à nouveau qu'il serait très utile d'entendre la *Werkvennootschap*, afin que ses représentants expliquent en commission les tenants et les aboutissants de leur projet. Il s'agit d'un montant de 3,2 milliards que la Flandre veut investir dans la mobilité autour et vers Bruxelles. C'est une véritable chance pour Bruxelles. Pourquoi ? Le Ring de Bruxelles a beaucoup vieilli. Il faut donc investir dans nos infrastructures, y compris dans les infrastructures cyclables et dans les infrastructures de tram. Il s'agit ici de diviser les flux sur le Ring : d'une part la circulation locale et d'autre part la circulation de transit. Aujourd'hui, il y a par endroits dix bandes de circulation. En optimalisant, on va empêcher la circulation locale de venir parasiter la circulation de transit. Cela va rendre la circulation sur le Ring d'une manière plus fluide. A toutes les réunions de la *Werkvennootschap*, les communes bruxelloises sont invitées. Il y a eu un *Memory of Understanding* (MOU). Il y a une véritable participation citoyenne. La *Werkvennootschap* organise la participation citoyenne. La commune de Jette ne veut pas organiser une telle réunion. Il est important que les Bruxellois puissent donner leur avis. Le Ministre Weyts est en train de réfléchir à la problématique des parkings de dissuasion. Ce qu'on met sur papier en Flandre, on le fait. Contrairement à Bruxelles, où cela fait dix ans que l'on dit qu'on va réaliser des parkings de dissuasion, et qu'on ne le fait pas.

La députée rappelle que la N-VA est opposée à la communauté métropolitaine, car ce serait rajouter de nouveau une nouvelle couche sur la lasagne institutionnelle, avec des administrations pléthoriques etc.

M. David Weytsman a retenu de l'exposé du Ministre-Président que celui-ci est ouvert au dialogue. Le député n'a pas très bien compris la position du Gouvernement bruxellois : y a-t-il élargissement ou optimisation ? On peut comprendre qu'il y ait des opinions différentes au sein du Gouvernement bruxellois. Mais ce qui est inquiétant, c'est que le Gouvernement n'a pas l'air uni face à une concertation avec la Flandre et avec le Fédéral. Ce projet peut être magnifique si c'est de l'optimisation, mais peut devenir un problème environnemental s'il s'agit d'un élargissement pur et simple. Qu'est-ce qui pourrait se faire dans l'intérêt des Bruxellois ? Et dans l'intérêt des navetteurs ? Pourquoi le Ministre-Président n'a-t-il pas une idée claire du nombre de places de parking de dissuasion à créer, ainsi que sur les dessertes qui pourraient être réalisées ? Il n'y a pas de projet clair, pas de calendrier.

van het plan of programma. Ten slotte moeten de geraadpleegde regio's in kennis worden gesteld van de wijze waarop met het resultaat van de uitgevoerde raadplegingen rekening werd gehouden en van de redenen waarom is gekozen voor het plan of het programma zoals het is aangenomen, zulks in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld'.

Hoe zit het in dit geval? Wordt die richtlijn wel nageleefd? Is het voorbarig om zich daar zorgen over te maken?

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt opnieuw dat het zeer nuttig zou zijn om de *Werkvennootschap* te horen, opdat haar vertegenwoordigers alle aspecten van hun project toelichten in de commissie. Het gaat om 3,2 miljard euro die Vlaanderen wil investeren in mobiliteit rond en naar Brussel. Dat is een echte kans voor Brussel. Waarom? De Brusselse Ring is sterk verouderd. Bijgevolg zijn er investeringen in onze infrastructuren nodig, ook in fiets- en traminfrastructuur. Het is de bedoeling om de verkeersstromen op de Ring te scheiden: enerzijds het bestemmingsverkeer en anderzijds het doorgaand verkeer. Vandaag zijn er op bepaalde plaatsen tien rijstroken. Als men die optimaal gebruikt, belet men dat het bestemmingsverkeer het doorgaand verkeer hindert. Dat zal de verkeersdoorstroming op de Ring vlotter maken. De Brusselse gemeenten worden op alle vergaderingen van de *Werkvennootschap* uitgenodigd. Er is een *Memory of Understanding* (MOU) opgesteld. Er is echte burgerinspraak. De *Werkvennootschap* organiseert de burgerinspraak. De gemeente Jette wenst een dergelijke vergadering niet te organiseren. Het is belangrijk dat de Brusselaars hun mening kunnen geven. Minister Weyts denkt na over de problematiek van de overstapparkings. Wat Vlaanderen op papier zet, voert het ook uit. In tegenstelling tot Brussel, waar men al tien jaar zegt dat men overstapparkings zal aanleggen en niets doet.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de N-VA gekant is tegen de metropolyne gemeenschap, want die zou een nieuwe bestuurslaag in de institutionele lasagna vormen, met een overvloed aan besturen enz.

De heer David Weytsman onthoudt uit de uiteenzetting van de minister-president dat hij openstaat voor dialoog. De volksvertegenwoordiger heeft het standpunt van de Brusselse Regering niet goed begrepen: gaat het over een verbreding of een optimisering? Het is begrijpelijk dat er verschillende meningen binnen de Brusselse Regering zijn. Verontrustend is daarentegen dat de Regering verdeeld overkomt tijdens overleg met Vlaanderen en de federale overheid. Het project kan uitstekend zijn als het over optimisering gaat, maar kan een milieuprobleem worden als het over een verbreding van de Ring zonder meer gaat. Wat zou men in het belang van de Brusselaars kunnen doen? In het belang van de pendelaars? Waarom heeft de minister-president geen duidelijk idee van het aantal overstapparkings die moeten worden aangelegd noch van de verbindingen die tot stand gebracht zouden kunnen worden? Er is geen duidelijk project en geen planning.

Quelle est l'ambition du Gouvernement, à part le fait de dire qu'il est dans la concertation ? Il a été dit que l'élargissement du Ring impliquerait une augmentation de 54.000 voitures en Région de Bruxelles-Capitale : le Ministre-Président est-il d'accord avec cela ? Comme la commune de Ganshoren le demande, va-t-on mettre un pollumètre dans le Nord de Bruxelles afin de mesurer la pollution ?

Le Ministre-Président répond que l'on a mis en place une tarification au kilomètre pour les camions ainsi qu'une zone de basses émissions. En réalité, il ne faut pas isoler la question du Ring des autres problématiques. Le territoire est quelque chose de fondamental pour la Flandre. Pour eux, le Ring est en Flandre. C'est vrai, mais si on veut qu'un projet de ce type aboutisse, il faut une véritable concertation. On discute aujourd'hui de quelque chose qui n'a fait l'objet d'aucune demande de permis. Moins il y a de concertation, moins il y a de volonté commune. Pour réussir un projet de cette ampleur, il faut que cette concertation ait lieu d'égal à égal. C'est l'ensemble de l'enjeu autour de la mobilité qui est en jeu. On est d'accord de faire une étude d'incidence.

Le Ministre-Président n'aime pas d'avancer des chiffres, car on leur fait dire ce que l'on veut. Il faut faire cette étude en commun avec la Flandre. On entend tout et son contraire pour l'instant. Le *Memory of Understanding* dont parle Mme Van Achter date de 2013. C'est cette idée-là qu'il faut creuser. Le sujet va de plus en plus cliver les partis politiques.

M. Bruno De Lille fait observer qu'il n'y a plus de concertation depuis 2016.

Le Ministre-Président répond que ce n'est pas vrai. Il parle avec tout le monde.

M. David Weytsman signale que si Bruxelles ne dévoile pas ses ambitions, cela ne mènera nulle part.

Le Ministre-Président estime que Bruxelles a bel et bien défendu ses ambitions.

M. Youssef Handichi comprend de l'exposé du Ministre-Président qu'il est favorable à l'élargissement du Ring, même si l'on parle, par euphémisme, d'optimisation. Le député salue le projet d'extension du tram 62 vers Zaventem. Mais dans la presse, on parle aussi du projet Neo. Est-ce qu'il y a des négociations de ce point de vue-là aussi ? Pour ce qui concerne le RER, les cheminots dénoncent un certain désinvestissement dans le rail. Comment peut-on relever le défi de la mobilité en investissant dans les transports en commun plutôt qu'en élargissant le Ring ? Telle est la question. On n'a pas encore parlé du transport de marchandises, pourtant c'est ça qui bloque notre Ring. On a pris des décisions en 2001, à l'époque de Mme Durant, sur la libéralisation du fret : voilà la source du problème, selon le député.

Welke ambitie heeft de regering, tenzij mededelen dat ze overleg pleegt? Er is gezegd dat de verbreding van de Ring het aantal wagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 54.000 zou doen toenemen: is de Minister-President het daarmee eens? Zal er, zoals de gemeente Ganshoren vraagt, een vervuilmeter in het noorden van Brussel worden geplaatst om de vervuiling te meten?

De minister-president antwoordt dat er een kilometerheffing werd ingevoerd voor de vrachtwagens en dat er lage-emissiezones werden ingesteld. In feite mag het vraagstuk van de Ring niet worden losgekoppeld van de andere problemen. Grondgebied is iets fundamenteels voor Vlaanderen, dat vindt dat de Ring in Vlaanderen ligt. Dat is inderdaad zo, maar als men wil dat dit soort project tot een goed einde wordt gebracht, is er echt overleg nodig. Vandaag bespreekt men iets waarvoor geen enkele vergunning werd aangevraagd. Hoe minder overleg, hoe minder gemeenschappelijke wil. Om een project van een dergelijke omvang tot een goed einde te brengen, moet er overleg tussen gelijke partners worden gepleegd. De hele mobiliteitsuitdaging moet aangenomen worden. Men is het erover eens om een effectenstudie te laten uitvoeren.

De minister-president schuift liever geen cijfers naar voren, want met cijfers kan men alle kanten uit. Die studie moet samen met Vlaanderen worden uitgevoerd. Op dit ogenblik hoort men van alles en nog wat. De *Memory of Understanding* waarvan mevrouw Van Achter spreekt, dateert van 2013. Dat idee moet uitgediept worden. Het vraagstuk zal almaal meer verdeeldheid tussen de politieke partijen zaaien.

De heer Bruno De Lille merkt op dat er sinds 2016 geen overleg meer gepleegd is.

De Minister-Präsident ontkracht dat. Hij spreekt met iedereen.

De heer David Weytsman wijst erop dat als Brussel niet openlijk uitkomt voor zijn ambities, er niets zal gebeuren.

De minister-president vindt dat Brussel wel degelijk zijn ambities heeft verdedigd.

De heer Youssef Handichi begrijpt uit de uiteenzetting van de minister-president dat hij voorstander is van de verbreding van de Ring, ook al gaat het, bij wijze van eufemisme, over optimalisering. De volksvertegenwoordiger is blij met het project voor de uitbreiding van tram 62 in de richting van Zaventem. Maar de pers heeft het ook over het Neo-project. Zijn er in dat verband ook onderhandelingen? Wat het GEN betreft, kaarten de spoorwegbeamten een zekere desinvestering in de spoorwegen aan. Hoe kan mobiliteitsuitdaging worden aangepakt door in openbaar vervoer te investeren in de plaats van de Ring te verbreden? Dat is de vraag. Er is nog niet gesproken over het goederenvervoer, terwijl het dat is wat onze Ring blokkeert. In 2001, in de tijd van mevrouw Durant, werden beslissingen genomen over de liberalisering van het vrachtvervoer. Dat is volgens de volksvertegenwoordiger de bron van het probleem.

M. Pierre Kompany exprime clairement la position du cdH, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises au sein de cette commission : son groupe est contre un élargissement du Ring. En ce sens, le groupe cdH rejoint la plupart des arguments développés dans la note de discussion. Par ailleurs, vu les éléments à la disposition de la commission concernant le contenu du projet, il semble clair que le terme d'élargissement semble plus adéquat que celui d'optimisation.

En effet, il semble clair que l'élargissement du Ring modifierait durablement la qualité de vie des Bruxellois et de leur Région. Les arguments ne manquent pas pour affirmer qu'il s'agira d'un changement aux conséquences négatives pour les Bruxellois, notamment en termes sanitaires et environnementaux. Or, le Gouvernement actuel a réalisé de nombreux efforts pour améliorer la situation de ce point de vue, notamment en ce qui concerne la lutte contre la pollution atmosphérique.

La Flandre met aussi en avant l'argument qu'un tel élargissement optimisera la circulation et désengorgera le Ring. Or, on peut douter qu'un tel élargissement décongestionne le Ring. C'est une vision très passéeiste, celle des années 50, que la Région flamande tente d'imposer en dédoublant la capacité des routes. Une telle démarche produira un effet d'appel, comme cela s'est avéré dans toutes les villes qui ont procédé de la sorte.

Par ailleurs, l'urgence climatique est sur toutes les lèvres. Les scientifiques le disent dans toutes les langues et à l'unisson : il est urgent de prendre des mesures structurelles fortes afin de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. Or, les efforts de la Belgique pour atteindre ses objectifs climatiques sont notamment plombés par une hausse continue ces dernières années des émissions de gaz à effets de serre issues du trafic automobile. Cet élargissement, qui ne va faire qu'accentuer le phénomène, est de ce point de vue un non-sens.

En outre, ce projet va totalement à l'encontre des politiques mises en place par le Gouvernement bruxellois telles que la LEZ, ou encore les différents aménagements de l'espace public bruxellois initiés depuis le début de la législature visant à diminuer l'espace consacré à la voiture dans notre Région.

L'intervenant se joint également à l'argument développé dans la note de discussion, visant à dire que ce dossier montre une nouvelle fois la nécessité de mettre en place la communauté métropolitaine. Un projet d'une telle ampleur devrait être typiquement débattu au sein de cette structure.

Par ailleurs, il convient de relever la similarité de ce dossier avec celui de l'aéroport, où la Région flamande ne prend en considération que ses intérêts et condamne les Bruxellois à subir des inconvénients sans profiter d'aucune plus-value sociétale. Aujourd'hui encore, Bruxelles subit chaque jour les nuisances aéroportuaires. Concernant l'élargissement du Ring, le schéma reste le même. En effet ce projet n'a d'autre finalité que le développement économique

De heer Pierre Kompany drukt duidelijk het standpunt van de cdH uit, zoals hij al meerdere keren heeft gedaan in deze commissie: zijn fractie is tegen een verbreding van de Ring. In die zin sluit de cdH-fractie zich aan bij de meeste argumenten die in de discussienota worden uitgewerkt. Gelet op de elementen die de commissie ter beschikking heeft inzake de inhoud van het project, lijkt de term verbreding bovenbien duidelijk adequater dan de term optimalisering.

Het is duidelijk dat de verbreding van de Ring de levenskwaliteit van de Brusselaars blijvend zou veranderen. Er zijn argumenten genoeg om te stellen dat die verandering negatieve gevolgen zal hebben voor de Brusselaars, met name op het vlak van gezondheid en milieu. De huidige Regering heeft heel wat inspanningen geleverd om de situatie in dat opzicht te verbeteren, met name wat betreft de strijd tegen de luchtvervuiling.

Vlaanderen voert ook het argument aan dat een dergelijke verbreding het verkeer zal optimaliseren en de Ring zal ontlasten. Het valt echter te betwijfelen of zo'n verbreding de Ring wel zal ontlasten. Dat is een zeer traditionalistische visie, uit de jaren 50, die het Vlaams Gewest probeert op te leggen door de capaciteit van de wegen te verdubbelen. Een dergelijke aanpak zal een aanzuigeffect hebben, zoals is gebleken in alle steden die op die manier te werk zijn gegaan.

Voorts heeft iedereen het over het dringende klimaatprobleem. Wetenschappers zeggen het in alle talen en uit één mond: er moeten dringend sterke structurele maatregelen worden getroffen om onze broeikasgasemissie terug te dringen. De inspanningen van België om zijn klimaatdoelstellingen te halen worden de laatste jaren echter belemmerd door een voortdurende stijging van de broeikasgasemissie afkomstig van het autoverkeer. De verbreding, die het fenomeen slechts zal versterken, is in dat opzicht onzin.

Bovendien gaat het project volledig in tegen het beleid dat de Brusselse Regering heeft gevoerd, zoals de LEZ of de verschillende inrichtingen van de Brusselse openbare ruimte waartoe sinds het begin van de zittingsperiode de aanzet werd gegeven om minder ruimte te geven aan auto's in ons Gewest.

De spreker sluit zich eveneens aan bij het argument dat in de discussienota wordt uitgewerkt, dat stelt dat dit dossier nog maar eens de noodzaak aantonnt om de metropole gemeenschap in te voeren. Een project van die omvang zou typisch besproken moeten worden binnen die structuur.

Voorts moet worden gewezen op de gelijkenis tussen deze kwestie en die van de luchthaven, waar het Vlaams Gewest alleen maar aan zijn eigen belangen denkt en de Brusselaars verplicht om de nadelen te ondergaan zonder enige maatschappelijke meerwaarde te genieten. Tot op de dag van vandaag ondervindt Brussel elke dag hinder van de luchthaven. Voor de verbreding van de Ring blijft het schema hetzelfde. Dit project heeft immers geen ander doel

de l'axe Zaventem-Anvers en dehors de la Région bruxelloise, conformément à son Plan régional « Start », adopté il y a une dizaine d'années. Ce sera donc une nouvelle fois aux Bruxellois de subir les nuisances liées au développement économique de la Flandre.

Cependant, la Région bruxelloise n'est pas complètement démunie dans ce dossier puisqu'une partie du tronçon qui doit être élargi fait partie de son territoire. Cette situation fait *de facto* des autorités régionales bruxelloises un interlocuteur obligé dans ce dossier, et la Région flamande devra se mettre autour de la table. L'orateur espère que le Gouvernement bruxellois profitera de cet avantage pour peser au maximum et influer sur ce projet dans l'intérêt des Bruxellois.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se demande si, avant de parler d'élargissement ou d'optimisation du Ring, il n'est pas possible de le rendre « intelligent », avec un système de modulation de la vitesse. Il y a en effet des bandes de transit et des bandes de destination, qui pourraient être faites sans élargir le Ring.

Le Ministre-Président explique que cela se trouve dans le texte tel que rédigé. Ce problème est sur la table.

M. Michaël Vossaert estime que dans ce dossier, il ne faut pas être divisés entre Bruxellois. Or le MR tient un discours différent selon qu'il siège au Fédéral ou dans les majorités communales du nord-ouest de Bruxelles. Au Fédéral, le MR n'est pas du tout contre l'élargissement du Ring ; mais dans les communes du Nord-Ouest de Bruxelles, il dit le contraire. Il faut porter ensemble les revendications des communes du Nord-Ouest de Bruxelles, qui sont impactées directement, que ce soit par les projets d'élargissement du Ring, comme par les travaux du tunnel Leopold II.

Mme Cieltje Van Achter entend que le cdH est contre l'élargissement du Ring, mais elle se demande si le cdH est aussi opposé aux 40 km de pistes cyclables et aux 40 km de lignes de tram que veut construire la Flandre vers Bruxelles. Et que dire des gaz d'échappement des voitures embouteillées sur le Ring ? Cela aussi créé de la pollution. Que va-t-il se passer avec le projet Neo et tout son impact sur la circulation ?

M. Bruno De Lille demande quand les négociations reprendront. Il serait intéressant d'entendre le Ministre-Président à ce sujet. Est-ce que les bases de la discussion resteront les mêmes ou est-ce que cela va évoluer ? Le député ne se dit pas favorable à entendre la *Werkvennootschap*.

M. Jamal Ikazban remercie les ministres Vervoort et Smet de s'être déplacés ensemble pour répondre aux questions posées par cette note de discussion. Dans le chef des ministres, il est hors de question de brader les intérêts des Bruxellois. Le député souligne la clarté de l'exposé du Ministre-Président. Par contre, on n'a toujours pas compris quel est le positionnement du MR.

dan de economische ontwikkeling van de as Zaventem-Antwerpen buiten het Brussels Gewest, overeenkomstig het gewestelijk “Start”-plan dat een tiental jaar geleden werd goedgekeurd. De Brusselaars zullen dus opnieuw hinder moeten ondervinden van de economische ontwikkeling van Vlaanderen.

Het Brussels Gewest staat echter niet volledige machteloos tegenover deze kwestie, aangezien een deel van het stuk dat verbreed moet worden op zijn grondgebied ligt. Die situatie zorgt ervoor dat de Brusselse gewestelijke overheid de facto een verplichte gesprekspartner is in deze kwestie en dat het Vlaams Gewest rond de tafel zal moeten gaan zitten. De spreker hoopt dat de Brusselse Regering van dit voordeel gebruik zal maken om zoveel mogelijk gewicht in de schaal te leggen en dit project te beïnvloeden in het belang van de Brusselaars.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt zich af of het niet mogelijk is om, alvorens te praten over verbreding of optimalisering van de Ring, die laatste “intelligent” te maken, met een systeem om de snelheid aan te passen. Er zijn immers rijstroken voor doorgaand verkeer en rijstroken voor plaatselijk verkeer, die gerealiseerd kunnen worden zonder de Ring te verbreden.

De minister-president legt uit dat dat in de huidige tekst staat. Dat probleem ligt dus op tafel.

De heer Michaël Vossaert vindt dat er geen verdeeldheid mag zijn tussen de Brusselaars over deze kwestie. De MR zegt immers iets anders naargelang zij in de federale regering zetelt of in de gemeentelijke meerderheden in het noordwesten van Brussel. Op federal niveau heeft de MR geen enkel bezwaar tegen de verbreding van de Ring; maar in de gemeenten in het noordwesten van Brussel vertelt de MR het omgekeerde. De gemeenten in het noordwesten van Brussel moeten een front vormen, want zij betalen rechtstreeks het gelag voor de projecten voor de uitbreiding van de Ring en de werken in de Leopold II-tunnel.

Mevrouw Cieltje Van Achter hoort de cdH zeggen dat ze tegen de uitbreidning van de Ring zijn, maar ook tegen de 40 km fietspaden en 40 km tramlijnen die Vlaanderen richting Brussel wil aanleggen. Wat te zeggen over de uitlaatgassen van de auto's in de file op de Ring? Dat is ook vervuiling. Wat zal er gebeuren met het Neo-project en wat zijn de gevolgen ervan voor het verkeer?

De heer Bruno De Lille vraagt wanneer de onderhandelingen hervat zullen worden. Het zou interessant zijn de minister-president daarover te horen. Blijft de onderhandelingsbasis dezelfde of niet? Hij is geen voorstander van het horen van de *Werkvennootschap*.

De heer Jamal Ikazban bedankt ministers Vervoort en Smet om naar de commissie te komen en de vragen naar aanleiding van deze discussienota te beantwoorden. Voor de ministers is het uitgesloten dat de belangen van de Brusselaars te grabbel gegooied worden. De uiteenzetting van de minister-president was duidelijk. Maar men heeft nog altijd niet begrepen waarvoor de MR staat.

Le Ministre-Président explique que ce que le Gouvernement veut faire, avec les Ministres Fremault et Smet, c'est organiser une réunion avec les communes du Nord-Ouest de Bruxelles, pour faire une mise à niveau de l'information.

III. Clôture des débats

La présidente remercie les ministres de s'être déplacés en commission. Il s'agit maintenant aux membres de la commission de prendre une décision quant à la poursuite des travaux. Soit on les clôture aujourd'hui, soit on continue la discussion, éventuellement dans le but d'organiser des auditions, ou encore afin d'élaborer une proposition de résolution.

Mme Cieltje Van Achter réitère sa proposition d'inviter la Werkvennootschap à venir expliquer son projet à la commission.

M. Bruno De Lille estime que c'est le Ministre Weyts qui devrait venir expliquer le projet, ce n'est pas à des fonctionnaires de venir s'expliquer devant une commission parlementaire.

Par ailleurs, l'orateur se dit favorable à l'élaboration d'une résolution.

Mme Céline Delforge se joint à son collègue Bruno De Lille pour estimer que si l'on veut aller plus loin c'est une responsabilité politique : ce n'est pas à un représentant d'une société commerciale à venir s'exprimer en commission.

M. Jamal Ikazban estime qu'on ne peut pas aller plus loin dans la discussion, vu le stade embryonnaire où on se trouve aujourd'hui. Le député important de clôturer aujourd'hui les discussions et de ne pas aller plus loin.

Mme Véronique Jamoule estime qu'il faut raison garder. Il y a pour l'instant une négociation politique. Il n'appartient pas à un ministre d'un autre niveau de s'exprimer en commission. On n'a pas à aller contrôler le Gouvernement d'une autre Région.

Mme Céline Delforge fait remarquer que le Parlement reste maître de l'organisation de ses travaux.

Mme Cieltje Van Achter insiste sur le fait que la Werkvennootschap est prête à venir éclairer le Parlement bruxellois. Elle juge hallucinant d'entendre que la commission n'est pas intéressée.

La présidente prend acte du fait que cette commission ne veut pas aller plus loin. La discussion est donc close.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

De rapporteur,

Jamal IKAZBAN

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

De minister-president legt uit dat de regering samen met de ministers Fremault en Smet een vergadering wil houden met de gemeenten in het noordwesten van Brussel om de nodige informatie te geven.

III. Sluiting van de besprekking

De voorzitster bedankt de ministers om naar de commissie te komen. Nu is het aan de commissieleden om een beslissing te nemen over de verdere werkzaamheden. Ofwel worden die vandaag gesloten, ofwel wordt de besprekking voortgezet, eventueel met het oog op de organisatie van hoorzittingen of het opstellen van een voorstel van resolutie.

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt opnieuw voor om de Werkvennootschap over zijn project in de commissie te horen.

De heer Bruno De Lille vindt dat eerder minister Weyts het project zou moeten toelichten, want het is niet aan ambtenaren om uitleg te geven voor een parlementaire commissie.

De spreker is voorstander van het opstellen van een resolutie.

Mevrouw Céline Delforge vindt, net als haar collega Bruno De Lille, dat het een politieke verantwoordelijkheid is als men verder wil gaan: het is niet aan een vertegenwoordiger van een commercieel bedrijf om uitleg te geven in de commissie.

De heer Jamal Ikazban vindt dat men de discussie niet kan voortzetten, gelet op de embryonale fase waarin men zich vandaag bevindt. De besprekking moet vandaag gesloten worden.

Mevrouw Véronique Jamoule roept op tot redelijkheid. Vandaag is er een politieke onderhandeling aan de gang. Een minister van een ander niveau moet geen uitleg geven in de commissie. Wij moeten niet de regering van een ander Gewest controleren.

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat de commissie meester is van de organisatie van de werkzaamheden.

Mevrouw Cieltje Van Achter onderstreept dat de Werkvennootschap bereid is om het Brussels Parlement meer uitleg te geven. Het is hallucinant dat de commissie niet de minste interesse betoont.

De voorzitster neemt akte van het feit dat de commissie niet verder wil gaan. De besprekking is dus gesloten.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

Jamal IKAZBAN

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL