



09.15-12.00: Bezoek aan stads- en mobiliteitsprojecten per bus. De bustoer spitte zich op enkele grote projecten Brussel toe, in het bijzonder: **het Zuidstation (een internationaal project, maar de kantoren zijn de facto bezet door de Belgische publieke sector)** het **Weststation (belangrijke grondreserve met groot potentieel en exploiteerbaar op korte termijn)**, **Tour & Taxis (dit commercieel vastgoedsucces vraagt om een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer, wat aangeboden kan worden door De Lijn)**, **Leopold III-laan en Mediacity (een veelbelovend project)**, met uitleg (in het F & N) door de sprekers van de middagconferentie en interventies van de deelnemers (in het bijzonder van de NMBS-Groep en Arau)

12.30-14.00: Lunchdebat "Ruimtelijke ordening en internationale bereikbaarheid van Brussel".

Geïntroduceerd door Frederic DOBRUSZKES, directeur van het Interuniversitair Centrum voor de studie van de mobiliteit - ULB (PPT verkrijgbaar op FFUE, www.ffue.org). Hij gaf een kritische kijk op de **coördinatie tussen de internationale bereikbaarheid van Brussel (TGV en lucht) en de stadsplanning**. Hij plaatste vraagtekens bij het vermogen van de autoriteiten om een goede verbinding te verzekeren tussen de wijken met internationale instellingen, de luchthaven en het station Brussel-Zuid, waarvan de internationale ontwikkeling een mislukking is, een bevestiging van het bezoek 's ochtends ter plaatse. Hij onderzocht ook **het effect van de internationale bereikbaarheid van Brussel op haar ontwikkeling**.

Het **debat (F&N)**, gemodereerd door E. De Keuleneer, Afgevaardigd Beheerder van de Univ. Stichting, richtte zich op:

- Versnippering van de organisatorische bevoegdheden en -verantwoordelijkheden op meerdere niveaus: tussen het federaal en de regio's (grensoverschrijdende netwerken), in het Brussels Hoofdstedelijk gewest (meerderheidspartijen, kabinetten, stedenbouwkundige administraties, operators onder regionale voogdij (MIVB, De Lijn), zonder arbitrage.
- Verlaten van keuzes i.v.m. zware investeringen aan de operators, i.p.v. van de bevoegde overheid.
- Verlaten van het gebruik van het NMBS-netwerk en haar terreinen in Brussel, i.p.v. de regio. De regionalisatie wetgeving weigerde haar deze ontwikkelingscompetentie en gaf het aan de NMBS-groep.
- Blokkades in de besluitvorming van de Brusselse regering (agenda opgeblazen met minutiae, veto praktijken).
- Vermenigvuldiging van tarief- en biljetsystemen, alsook van software normalisatie.
- Zwak gebruik van de trein in Brussel, met inbegrip van de Noord-Zuidverbinding waar er een frequentie is om de 2 minuten in elke richting (de facto gratis maar zou moeten officieel worden bekend). Op andere lijnen wordt het gebruik beperkt door het lage aantal haltes en de lage frequentie.
- Politisering van het gebruik van de Beliris-fondsen en laag gebruik van EU-fondsen (MOVE, REGIO, enz.)

14.15-16.15: Symposium "Ruimtelijke ordening en mobiliteit: het geval van de Brusselse metropool.

B. CLERBAUX, ACP: Methodologie voor de effectenstudie voor openbare projecten - voorbeelden van verbetering van het evaluatieproces (projecten van de NMBS) en voorstellen (PPT verkrijgbaar op FFUE)

H. DETANDT, ULB, auteur van spoorwegprojecten voor de NMBS: de vooruitzichten voor het Brusselse spoor, het GEN in het bijzonder (PPT verkrijgbaar)

H. DUCHATEAU, ULB: perspectieven van een "congestion charge" naar het voorbeeld van Londen (PPT verkrijgbaar)

Y. ROUYET, ATO: twee ontwikkelingsprojecten en hun toegankelijkheid: Tour & Taxis en Mediacity (PPT verkrijgbaar)

Het **debat, gemodereerd door P. Laconte, Voorzitter FFUE**, richtte zich met name op de volgende punten:

- De noodzaak om effectenstudies te laten maken op het moment wanneer de keuzes nog niet vast zijn en aanbeveling definitie studies te laten maken vooraf de engineering fase (om het risico op belangenconflicten in het voordeel van zware investeringen te voorkomen).
- De absurditeit van het beroepssysteem. In geval van een verleend beroep tegen een beslissing is er de plicht om het project ab ovo te herbeginnen (bijv. in Linkebeek).
- Voorstel voor multimodale stations van zodra de tracés vast liggen (bijv. Moensberg op de lijnen 24 en 26).
- Voorstel tot een gewestelijke congestieheffing van het Londen-type, d.w.z. zonder invloed op de inwoners, maar enkel op het inkomende verkeer (kiezers uit andere gewesten, als compensatie voor hun wegengebruik).
- Voorstel om de VRT-RTBF-site met een nieuwe buslijn te bedienen die het centrum van de site bedient.