

# Nieuwsbrief van het Brussels Parlement

Nr 5 Juli 2008 - zitting 2007-2008

TWEETALIG INFORMATIETIJDSCRIFT VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT



## Editoriaal

Mobiliteit is een belangrijk probleem waarmee de meeste Europese grootsteden te kampen hebben. Het is ook een kwestie die een belangrijke rol speelt voor het welzijn in de stad. Brussel ontspringt de dans uiteraard niet. Het grondgebied van de stad is op 25 jaar tijd sterk uitgebreid. Tegenwoordig is Brussel een metropool met een hinterland dat bijna drie miljoen inwoners telt.

Het is nu noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de stad, waar mensen zich steeds meer verplaatsen, goed toegankelijk blijft. Bovendien moet ook de levenskwaliteit van de bewoners op peil blijven. Om de mobiliteit in Brussel te onderzoeken, moeten we rekening houden met alle mensen die zich in de stad verplaatsen, of het nu inwoners of pendelaars zijn en of ze nu naar Brussel komen om te werken, te studeren of zich gewoon te ontspannen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement besteedt als "huis" van de Brusselaars aandacht aan dit probleem. De ontwikkeling van het vervoer heeft weliswaar bijgedragen tot de economische ontwikkeling, maar de mobiliteit heeft tegenwoordig een verzadigingspunt bereikt, waardoor de overlast een groot probleem wordt en er nood is aan oplossingen. De voortdurende toename van het verkeer dreigt het Brussels Gewest te verstikken. De autowegen zitten steeds voller en de toegangswegen en uitvalswegen zijn bijna altijd verzadigd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement heeft het probleem onder de loep gelegd. Op dit ogenblik vinden er hoorzittingen plaats om na te gaan welke maatregelen mogelijk zijn. Er is bijvoorbeeld sprake van een systeem van stadstol om een beter evenwicht te bereiken tussen de groeiende vraag naar mobiliteit en het respect voor ecologische en sociale noden. De levenskwaliteit van de huidige generaties mag die van de volgende generaties niet in het gedrang brengen. Het is dan ook noodzakelijk om het vervoer anders te gaan organiseren, door te zoeken naar meer complementariteit met verplaatsingen te voet, met het openbaar vervoer of per fiets.



Jan BÉGHIN  
Eerste  
Ondervoorzitter



Eric TOMAS  
Voorzitter

## Het Brussels Gewest wil dat er meer Brusselaars voor de overheid werken

Het Brussels Gewest kampt met een paradox. Enerzijds is het het gebied met de meeste werkgelegenheid van het hele land, anderzijds is de werkloosheidsgraad nergens anders zo hoog. Een op twee banen in Brussel wordt uitgeoefend door een Waalse of Vlaamse pendelaar. Voor elke Brusselaar die 's ochtends de stad verlaat om elders te gaan werken, zijn er zeven pendelaars die de stad binnenkomen. Het fenomeen bestaat zowel in de overheidssector als in de privésector.

Om de Brusselse werkloosheid te bestrijden, moeten er dus onder andere meer Brusselaars aan de slag bij de plaatselijke overheden. Om die doelstelling te bereiken, is er meer informatie nodig over het aantal Brusselaars die voor de gemeentelijke en gewestelijke administraties werken.

Op het initiatief van **Christos Doukeridis**, volksvertegenwoordiger voor Ecolo, heeft het Brussels parlement een voorstel van resolutie aangenomen waarmee het de regering vraagt om een jaarrapport op te stellen om na te gaan uit welke gewesten de personen die voor de Brusselse gewestelijke en gemeentelijke administraties werken afkomstig zijn. De tekst kreeg de steun van alle democratische partijen en werd ook ondertekend door **Olivia P'tito (PS)**, **Didier Gosuin (MR-FDF)**, **Julie de Groote (cdH)**, **Jean-Luc Vanraes (Open VLD)**, **Walter Vandenbossche (CD&V)** en **Jan Béghin (sp.a-VlaamsProgressieven)**.

### Een op twee banen uitgeoefend door een pendelaar

Tijdens de afgelopen jaren heeft het parlementslid voor Ecolo informatie ingezameld bij de verschillende administraties. In 2005 werkten er bijna 677.000 personen in Brussel. Het Brussels Gewest kent een werkloosheidsgraad van 21% (in Wallonië en Vlaanderen bedraagt hij respectievelijk 19% en 8,5%). 54% van de Brusselse banen werd uitgeoefend door pendelaars.

De toename van de werkgelegenheid, die naar verhouding hoger is in de hoofdstad dan in de rest van het land, blijkt ook slechts in zeer geringe mate tot voordeel van Brusselaars te strekken. Het aantal werkzoekenden stijgt in de hoofdstad, terwijl de werkloosheid in de rest van het land globaal gezien daalt.

Laten we enkele voorbeelden van deze onevenwichtige sociaaleconomische situatie onder de loep nemen.

In 2005 woonde 55,3% van de vastbenoemde ambtenaren van de Brusselse gewestelijke administratie in een van de negentien gemeenten. Dat percentage was nog lager dan in 2003, hoewel het aantal personeelsleden van de administratie en het aantal Brusselaars inmiddels was gestegen. Ter vergelijking: 97,5% van de ambtenaren van de Vlaamse overheid woont in Vlaanderen.

Het percentage Brusselaars in de gemeentelijke administraties bedroeg 68% in 2003 en



67,7% in 2005. Nog in 2005 waren 52,2% van de werknemers van de MIVB Brusselaars, terwijl er bij De Lijn en de TEC respectievelijk 98,8% Vlamingen en 98% Walen werkten. Slechts 41,3% van de werknemers in de Haven van Brussel zijn Brusselaars.

De resolutie die door de parlementsliden werd aangenomen, is bedoeld opdat de regering een overzicht zou opstellen van het personeel van de openbare sector, van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Gewest en van de Brusselse gemeentelijke administraties. Naar aanleiding van de begrotingsbespreking moet het parlement jaarlijks een samenvattend verslag ontvangen. Het parlement wil zo jaarlijks meten hoe het aantal Brusselaars in die administraties evolueert en hoeveel Brusselaars er inmiddels werden aangeworven bij de overheid.

### De kwaliteit van het onderwijs in vraag gesteld

**Christos Doukeridis (Ecolo)** zei dat hij het erg moeilijk had om zijn eerste gegevens te verzamelen bij de gemeenten, de OCMW's en de gewestelijke administraties. Hij wees op drie problemen.

Ten eerste is er de nationaliteitsvoorwaarde. «Tegenwoordig» zegt hij, «is de nationaliteitsvoorwaarde niet langer een hinderpaal om bepaalde Brusselse overheidsfuncties uit te oefenen, maar bij bepaalde federale administraties is dat wel nog steeds het geval.» Het parlementslid vindt het nu eenmaal belangrijk dat elke minister binnen het kader van zijn eigen bevoegdheden informatiecampagnes voert om een bepaald doelpubliek bewust te maken en te stimuleren om te solliciteren voor banen «waarvan ze misschien denken dat ze er niet voor in aanmerking komen».

Ook opleidingen zijn problematisch. Volgens informatie van de MIVB is er een probleem met de kwaliteit van het technisch en het beroepsonderwijs in Brussel, waardoor er onvoldoende Brusselse kandidaten met de nodige vaardigheden zijn. Ten slotte speelt ook de stadsvlucht een rol. Uit cijfers van bepaalde administraties zou blijken dat het aantal Brusselaars dat er werkt globaal gezien van jaar tot jaar daalt, ook al worden er steeds meer Brusselaars aangeworven. **Christos Doukeridis** wijst erop dat sinds 1989 bijna 150.000 Brusselaars het gewest hebben verlaten.

### De informatie moet doordringen in de wijken

**Olivia P'tito (PS)** wil dat staatssecretaris voor Ambtenarenzaken **Brigitte Grouwels (CD&V)**

vanaf oktober over de eerste cijfers beschikt om het parlementaire debat over de begroting van 2009 aan te zwengelen. Volgens haar zou dat de mogelijkheid bieden om het jaar 2007 als referentiejaar te beschouwen.

**Staatssecretaris Grouwels** antwoordde de parlementsliden dat ze in september of oktober, tijdens de begrotingsbesprekingen, waarschijnlijk een eerste verslag zou kunnen voorleggen.

Het parlementslid van de PS kondigde aan dat haar fractie de OCMW's zo snel mogelijk bij de maatregel wil betrekken door een identiek voorstel in te dienen bij de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie.

**Mevrouw P'tito** pleit er ook voor dat de overheidsinstanties die actief zijn in de wijken (zoals Leefmilieu Brussel) als eerste geïnformeerd worden over hun werkaanbiedingen voor laaggeschoolden die enkel met een procedure van Selor mogen worden ingevuld. Op die manier kunnen de overheidsinstanties volgens haar eerst de wijkbewoners informeren over de vacatures en hen helpen met de voorbereiding op de sollicitatie.

Het parlementslid van de PS wil ook dat Actiris en alle partners op het gebied van arbeidsbemiddeling tijdig worden ingelicht over de werkaanbiedingen van de gewestelijke administraties.

### De communicatie van Actiris verbeteren

De staatssecretaris antwoordde dat alle Brusselse overheden hun vacatures onmiddellijk aan Actiris bezorgen en dat Actiris zich rechtstreeks tot de werkzoekenden richt, en vooral tot Brusselaars, met behulp van affiches in de wijken en door een beroep te doen op



allerlei sociaal-culturele verenigingen. Toch zou de communicatie volgens **mevrouw Grouwels** nog beter kunnen.

**Namens de PS** herinnerde **Rachid Madrane** eraan dat zijn fractie een voorstel van ordonnantie had ingediend om een aanwervingsquota in te voeren voor gewestelijke, regionale en gemeentelijke overheidsfuncties. Hij zei ook dat de eisen inzake talenkennis misschien overdreven hoog zijn in de overheidssector, wat niet bevorderlijk is om een baan te vinden. Volgens hem zou de regering ook kunnen overwegen om de examens aan te passen.

### "Onaangepaste" taalkaders

**Serge de Patoul (MR-FDF)** beweert dat de resolutie impliceert dat het Brussels Gewest moet worden uitgebreid. Hij gebruikt daarvoor



het argument dat veel Brusselaars in de Rand wonen en in Brussel werken. Hij vindt het noodzakelijk om de taalkaders voor de overheidssector aan te passen. «We moeten de taalkaders aanpassen aan de taalverhoudingen die in de praktijk gelden. Pas dan stemmen de taalkaders overeen met de realiteit van de Brusselse bevolking.» De heer **de Patoul** verwees naar enkele cijfers over het aantal administratieve dossiers dat in Brussel in het Frans wordt behandeld: «91% bij de burgerlijke stand, 94% van de beroepsprocedures bij het Stedenbouwkundig College, 91,37% bij de gewestbelasting, 90,77% van de aanvragen voor nummerplaten, 96% van de werklozen.»

De volksvertegenwoordiger vergeleek die percentages met het taalkader dat van kracht is bij de gewestelijke administratie, waar 71,87%

Franstaligen en 28,13% Nederlandstaligen werken, terwijl de taalpariteit geldt voor de leidinggevende functies vanaf rang 13. In de gemeentelijke administraties voorziet het taalkader in 75% Franstalige en 25% Nederlandstalige personeelsleden, met taalpariteit vanaf rang A5 (afdelingshoofd).

Volgens de heer **de Patoul** zijn de Brusselse werkzoekenden de dupe van het taalkader.

## Fiscale stimulansen invoeren

**Julie de Grootte (cdH)** feliciteerde het parlementslid van Ecolo voor zijn doorzettingsvermogen en Brussels patriotisme, waarvan de parlementsliden volgens haar opnieuw blij moesten geven. Ze wees er ook op dat men in de toekomst geen overhaaste conclusies mag trekken uit ruwe cijfers over aanwervingen, informatieverstrekking, opleidingen of pensionering van Brusselse ambtenaren. Als ambtenaren naar andere gewesten verhuizen, is het bijvoorbeeld aangewezen om ook eens na te denken over de beschikbaarheid van huisvesting en de mobiliteit in het Brussels Gewest.

**Danielle Caron**, eveneens parlementslid voor de cdH, wil fiscale maatregelen om Brusselaars

warm te maken voor een job bij de overheid. Zo kan bijvoorbeeld fietsen naar het werk fiscaal aantrekkelijk worden gemaakt. Als er opleidingen buiten de werkuren werden aangeboden die toegang zouden geven tot hogere functies, zouden ambtenaren die buiten Brussel wonen volgens haar ontmoedigd worden.

## Tweetaligen slechter betaald dan eentaligen

**Jean-Luc Vanraes (Open VLD)** twijfelt ook aan de kwaliteit van het onderwijs en nodigt de Franse en de Vlaamse Gemeenschapscommissie uit om zich over de kwestie te beraden. Hij betreurt dat personeelsleden in bepaalde functies die een talenpremie krijgen slechter worden betaald dan eentalige personeelsleden met een gelijkaardige functie die voor het Waals of het Vlaams Gewest werken. Volgens hem moet het probleem zo snel mogelijk worden opgelost om ervoor te zorgen dat de Brusselse ambtenaren voor het Brussels Gewest blijven werken. In het rapport moet worden vermeld welke functies slechter worden betaald bij het Brussels Gewest dan bij de andere gewesten.

**Jean-Luc Vanraes** maakt zich zorgen over de oorzaken waarom sommige Brusselse ambtenaren naar een ander gewest verhuizen zodra ze benoemd zijn. Hij betreurt ook dat de overheden zodanig vastzitten in een keurslijf dat ze geen promoties kunnen aanbieden aan ambtenaren die goed werk leveren. Ook voor dat probleem dringt hij aan op een oplossing.

**Walter Vandenbossche (CD&V)** legt het probleem ook bij gebrekkige opleidingen en onderwijs en een slechte voorbereiding op de arbeidsmarkt. Hij wijst ook op het belang van de wetgeving om de taalvrede te bewaren: «We mogen nooit vergeten dat Brussel enkel kan bestaan als de gemeenschappen die in die wetten worden vermeld elkaar respecteren.»

Tijdens de plenaire vergadering van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 30 mei 2008 namen de democratische partijen een gelijkaardig voorstel aan voor de werknemers van de Brusselse OCMW's.

## Een tussentijdse evaluatie van de richtplannen 'tram-bus'

In het begin van de zomer 2007 onderging het MIVB-net een serieuze facelift. De wijzigingen aan trajecten en lijnen van trams en bussen maakten deel uit van de vijfde fase in een herstructureringsproces.

Er rees toen nogal wat kritiek bij het publiek. En vermits er binnenkort nog een (volgende) reorganisatie van het netwerk volgt, wilde de fractieleidster van MR, **Françoise Schepmans**, graag een stand van zaken vernemen van mobiliteitsminister **Pascal Smet**.

Onder leiding van voorzitter **Willem Draps (MR)** toog de commissie Infrastructuur aan het werk. Eind april koppelde deze commissie de interpellaties van **Françoise Schepmans** en **Rachid Madrane (PS)** aan de bespreking van een tussentijdse evaluatie van het Tram-Busplan.

### Stijgend aantal reizigers op mivb-net

**Françoise Schepmans (MR)** verwijst naar de vele splitsingen en inkortingen van lijnen. Vaker overstappen leidt tot tijdverlies. Zij vreest dat de MIVB-klanten de kluts kwijt raken door al die veranderingen aan het net. In juli 2008 staat er opnieuw een reeks aanpassingen op het getouw (o.m. Lijn 55 ingekort / lijn 56 rijdt niet meer tussen Noordstation en Anderlecht / tram 23 stopt aan de halte Vanderkindere).

**Rachid Madrane (PS)** brengt in herinnering dat het Tram-Busplan in 2002 werd opgesteld op basis van cijfers uit het jaar daarvoor. Sedertdien is het aantal reizigers echter met 50% toegenomen. Nu een evaluatie aan de orde is, richt hij concrete vragen aan het adres van de minister, niet alleen over de verbindingen of de stiptheid, maar ook over de budgettaire neveneffecten.

In aansluiting op beide interpellaties, roept **Willem Draps (MR)** de MIVB op zich voor te bereiden op nog méér cliënteel, want de mensen zullen hun auto minder gebruiken wegens



de escalerende brandstofprijzen. Hij constateert eveneens dat voor het eerst in 40 jaar geen enkel bouwproject in de steigers staat voor de verdere uitbouw van het metronet. Daar is deze regering voor verantwoordelijk. Hij voorspelt grote problemen op de Noord-Zuid as.

Op deze dwarslijn is het moeilijk trams in hun eigen bedding te laten rijden, repliceert minister **Pascal Smet**. Op dit N-Ztraject moet er een metrolijn komen. Dat wordt een reuze investering, maar daarvoor hebben wij juist CITEO opgericht, merkt de minister fijntjes op. Trouwens, deze metro-investering staat zwart op wit aangekondigd in de beheersovereen-

komst met de MIVB. In afwachting van de uitbouw van de metro – over vijf jaar wellicht, tenminste als de centen er zijn – vervolledigen wij het aanbod met tramlijnen. Eén kilometer metrolijn kost zoveel als 6 kilometer tramlijn in een eigen bedding.

### Naar een stabiel netwerk

Het Tram-Busplan van 2002, dat drie jaar later door de regering werd aangenomen, was verre van volmaakt, erkent **Hugo Sermeus**, directeur bij de MIVB.

Zijn maatschappij was wel verplicht het netwerk van 2001 aan te passen, vermits het

beheerscontract met de regering haar oplegde 320 miljoen reizigers per jaar te vervoeren. Dat het publiek zijn ongenoegen niet wegsteekt, is de MIVB natuurlijk ook ter ore gekomen. Het plan is nog niet voleindigd en zolang het netwerk niet in een definitieve en vaste vorm is gegoten, zal er enige ontevredenheid blijven gisten. De MIVB heeft intussen een bestelorder voor 102 nieuwe trams en 52 nieuwe bussen geplaatst.

Directeur **Sermeus** biedt de commissieleden een gedetailleerd overzicht van de al uitgevoerde verbeteringen. Hij meldt tot slot welke aanpassingen er eerstdaags in uitvoering gaan.

Vier passagiers per m<sup>2</sup> is een mooie comfortnorm voor openbare voertuigen. Een tram 4000 heeft volgens deze norm 250 plaatsen en een bus slechts 60 plaatsen.

### Vragen bij de vleet

De omstandige uitleg vanuit MIVB-hoek over frequenties, capaciteit en voorlopige resultaten, geeft de commissieleden de kans pertinente vragen te stellen over een hele rooster van tram- en bustrajecten. Vooral **Rachid Madrane (PS)**, **Céline Delforge (ECOLO)**, **Hamza Fassi-Fihri (cdH)** en **Françoise Schepmans (MR)** laten zich niet onbetuigd. Minister Smet geeft verschillende voorbeelden van vervoersfaciliteiten die extra kosten hebben meegebracht. Hij belooft de leden van de commissie Infrastructuur een afschrift van de evaluatie (de regering heeft hiervan akte genomen, maar nog niet goedgekeurd) en een lijst van wat op 30 juni 2008 in het MIVB-net veranderd.



# Een stadstol in het Brussels gewest is nog niet voor morgen

Een voorlopig besluit uit een boeiende hoorzitting



Medio januari voelden enkele volksvertegenwoordigers milieuminister Evelyne Huytebroeck aan de tand over haar uitspraken ten voordele van een stadstol en een ecotaks op het autoverkeer (zie vorig nummer van de Nieuwsbrief – april 2008).

**Voorzitter Eric Tomas** zag de bui hangen. Over zo een heikele kwestie als een “stadstol” (péage urbain) aan de poorten van het stadsgewest is het niet geraadzaam te improviseren. Laat ons eerst de violen op mekaar afstemmen en lessen trekken uit de ervaringen van collega-grootsteden, was zijn spontane reflex van het gezond verstand.

En dus kwamen de commissies van Financiën, Infrastructuur en Leefmilieu in een gezamenlijke hoorzitting bijeen op 28 april 2008.

De commissieleden mochten tijdens de hoorzittingen van 28 april 2008 dankbaar putten uit de expertise van :

- **H. Duchâteau**, *afgevaardigd bestuurder van het studiebureau Stratec* ;
- **T. Duquenne**, *zaakgelastigde van Mobiel Brussel* ;
- **S. Kearns**, *afgevaardigde van Transport for London* ;
- **I. Catlow**, *senior coordinator London's European Office*.

## Zou een “stadstol” een goede zaak zijn voor het Brussels gewest ?

Londen heeft het voortouw genomen, probeert nu al vijf jaar de auto's uit zijn centrum te weren en is het lichtend voorbeeld voor andere tolplanners. *Stockholm* volgde in het spoor. En nog niet zolang geleden hebben verschillende Duitse steden (o.m. *Keulen, Hannover, Berlijn*) een milieuvignet ingevoerd. Ook *Milaan* organiseert zich om de dagdagelijkse stroom van voertuigen af te schrikken door middel van een ecoheffing.

Vandaag gaan meer en meer stemmen op om de kwestie van de stadstol en het milieuvignet op een Europees echelon aan te pakken. Redenen genoeg voor het Brussels gewest om zich te verdiepen in de pro's en contra's van een stadstol.

## Waarom een stadstol ?

Om de auto-overbelasting een halt toe te roepen en de luchtvervuiling te verminderen. De verkeersopstoppingen leiden tot economisch verlies, want ook het openbaar vervoer geraakt knel in de verkeersdrukte.

Het terugdringen van het aantal wagens in Brussel met 20 % zou een respectabele en realistische doelstelling kunnen zijn.

## Hoe het tarief vastleggen ?

Men kan verschillende richtingen uit. Het principe van ‘de vervuiler betaalt’ is nog altijd steekhoudend. Of men kan het tarief laten variëren volgens tijdstip en plaats, naargelang het niveau van overlast.



## Succes verzekerd ?

De invoering van een stadstol moet parallel lopen met het verhogen van de capaciteit in metro, trams, bussen, het GEN-net en ook van de parkings aan de rand van de grootstad. De vraag naar openbaar vervoer zou wel eens met 45 % kunnen stijgen.

De publieke opinie moet van bij de aanvang van het beslissingsproces betrokken worden. En niet alleen de inwoners uit het eigen Gewest, maar ook de talloze pendelaars en bezoekers die op verre afstand wonen van de grootstad.

## Voor wie of wat is de opbrengst ?

De inkomsten uit de stadstol zouden vooral moeten dienen om de capaciteit van het collectief vervoer te versterken en in tweede instantie om de belasting op arbeid te verminderen.

## Waar de stadstol invoeren ?

De stadstol is verschuldigd zodra een bestuurder de stad binnenrijdt, zijn wagen verplaatst of een aantal kilometers heeft afgelegd. Keuze genoeg.

Het Brussels gewest heeft er echter alle baat bij enkele geografische elementen in overweging te nemen:

- een stadstol beperkt tot de vijfhoek levert weinig op (slechts 12 % van de verplaatsingen gaan naar de vijfhoek);
- een stadstol rondom het Brussels gewest kan een bijkomend isolement teweegbrengen;
- Moet Brussel de stadstol op een beperkt gebied heffen zoals in Londen ? Of moeten er tolpoorten komen aan de vele ingangen van het Brussels gewest ?

## Voor wanneer ?

Een Brusselse stadstol zal pas in werking kunnen treden, wanneer het Galileo-telecom-systeem de GPS heeft vervangen (niet voor 2013) en wanneer het GEN-trein/tram/bus netwerk operationeel zal zijn (niet voor 2016).

## Niet over een nacht ijs

Uit de vele vragen van de commissieleden en de aanbevelingen van de experts, weerhouden we hierna nog enkele voor Brussel interessante punten :

- Men kan zich terecht afvragen of 8 pond (= 10 euro) per dag betalen om het centrum in te mogen wel gerechtvaardigd is, als men geen rekening houdt met de in de zone afgelegde afstand en met het aantal keren dat men de zone binnenrijdt;
- Dankzij een betere techniek hoopt Londen *over twee jaar de taxatie te verfijnen* volgens criteria van afstand, tijd en type van wagen;
- Kostprijs om het tolsysteem operationeel te maken in Londen: *200 miljoen pond*. Jaarlijkse opbrengst: 120 miljoen pond. Van deze opbrengst gaat driekwart naar de openbare

bussen. Ongeacht welke middelen tot controle men inschakelt, de basisinvestering is niet te onderschatten.

- *8 Pond per dag* is héél weinig in vergelijking met de 2 of 3 pond voor een uur parkeren;
- Brussel moet eens onderzoeken hoeveel werkgevers voor hoeveel werknemers een staanplaats voor hun auto vrijhouden;
- Brussel heeft er alle baat bij ruimte vrij te maken om de commerciële snelheid van het openbaar vervoer op de grote assen te bevorderen;
- Stadstol, het GEN-netwerk, parkings aan de rand,.... het zijn delen van het geheel;
- *In de buurt van Zaventem*, Diegem en Machelen is de verkeerscongestie nog groter dan in het Brussels gewest. Eigenlijk zou die



omgeving mee opgenomen moeten worden in het Brussels tolgebied. Maar het lijkt haast onbegonnen werk daar zwaar te investeren in het openbaar vervoer. En dat staat dan weer haaks op de basisfilosofie van een stadstol, namelijk de auto terugdringen ten voordele van het collectief vervoer.

## DE VERKEERSTOL IN LONDEN: EEN GEMATIGD POSITIEVE EVALUATIE NA VIJF JAAR

De «Congestion Charge» is beperkt tot het hart van Londen, of tot 4 % van de totale oppervlakte. De nieuw verkozen burgemeester, Boris Johnson, zal waarschijnlijk de uitbreiding van het tolgebied naar West-Londen stopzetten.

Sinds de invoering van de tol in 2003 is het verkeer in Londen centrum met een vijfde afgenomen. Ook de verkeersopstoppingen verminderden met 21 %. Tegelijk is het aanbod van busvervoer sterk toegenomen en zijn de wachttijden voor een dubbeldekker met een derde verbeterd.

Voorlopig zijn de voordelen voor de luchtkwaliteit nog beperkt, zo blijkt uit metingen. Het systeem werkt zonder baren of zigzag-hekken. Op *290 punten* registreert een ANPR-camera (automatic number plate recognition – zie foto) de nummerplaat van de wagen en controleert of de eigenaar van dat voertuig de 8 pond tol wel heeft betaald.

Om de effecten op handel en economische bedrijvigheid in het stadshart heel nauwkeurig in te schatten, moet de monitoring nog verfijnd worden.

De dienst ‘Transport for London’ erkent ook dat een zo vroeg en zo breed mogelijke informatieronde naar het publiek aangewezen is bij de opstart van een stadstol. In het tolgebied, maar ook in de aanpalende wijken, dient het verkeersplan (eenrichtingsstraten – voorbehouden parkeerplaatsen - enz.) grondig aangepast.

## Vanaf volgend jaar een regeling voor de jeugdzorg in Brussel

Vier jaar nadat de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie op 29 april 2004 de ordonnantie betreffende de jeugdzorg aannam, heeft de VVGGC nu ingestemd met het samenwerkingsakkoord tussen de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie. De maatregel was noodzakelijk voor de uitvoering van de ordonnantie, maar zal pas een jaar na publicatie van het samenwerkingsakkoord in het Belgisch Staatsblad resultaten beginnen opleveren.

In de ordonnantie betreffende de jeugdzorg wordt voor het tweetalige Brussels Gewest bepaald onder welke voorwaarden een jeugdrechter ingrijpt en welke dwingende maatregelen hij kan nemen voor een jongere wiens gezondheid of veiligheid volgens de rechtbank ernstig is bedreigd en voor wie jeugdzorg werd geweigerd of eerder heeft gefaald. Het gaat over jongeren die gedrag vertonen dat een bedreiging vormt voor hun ontwikkeling of die slachtoffer zijn van mishandeling, en niet over jeugddelinquenten.

De ordonnantie is van toepassing op jongeren die in Brussel gedomicilieerd zijn of er wonen. In het samenwerkingsakkoord wordt bepaald op welke instellingen en diensten een beroep wordt gedaan voor de uitvoering van de maatregelen die de jeugdrechter oplegt. De rechter zal beslissen welke dienst voor de jongere zal zorgen. Dat is afhankelijk van de taal van de procedure of van de band die de jongere met een bepaalde gemeenschap heeft.

Sinds 1988 is jeugdzorg een gemeenschapsbevoegdheid. In Wallonië en Vlaanderen werden decreten aangenomen om te vermijden dat dossiers van jongeren met problemen of die in gevaar zijn systematisch bij rechtbanken terechtkomen en om in plaats daarvan in begeleidingsmaatregelen te voorzien. Bij gebrek aan een specifieke Brusselse wetgeving vallen de jongeren nog steeds onder de wet van 1965 betreffende de jeugdzorg.

### Een reeks verplichte maatregelen

Het heeft tijd gekost om de grootst gemene deler te vinden van de decreten van de Franse en de Vlaamse Gemeenschap over de jeugdzorg. Dankzij het samenwerkingsakkoord komt er dus binnen een jaar een einde aan de ongelijke behandeling van Brusselse, Vlaamse en Waalse jongeren die in moeilijkheden verkeren of bedreigd zijn.

Op grond van de ordonnantie hebben jongeren recht op georganiseerde hulp, zodat ze zich met gelijke kansen kunnen ontwikkelen en een menswaardig leven kunnen leiden. Er moet rekening worden gehouden met de taal die ze thuis spreken, met hun filosofische, religieuze en politieke overtuiging en met hun seksuele geaardheid.

Onder de eerder beschreven voorwaarden kan een jeugdrechter beslissen om dwingende pedagogische maatregelen te nemen voor de jongere, zijn gezin of zijn omgeving. Hij kan kiezen om een pedagogische richtlijn op te leggen aan de personen die het ouderlijke gezag uitoefenen, de jongere onder toezicht van een sociale dienst te stellen, te voorzien in familiale, psychosociale, opvoedende en/of therapeutische begeleiding, de jongere zelfstandig of onder toezicht te laten wonen, hem of haar in een opvangcentrum of bij een pleeggezin te plaatsen enzovoort.

Het samenwerkingsakkoord werd aangenomen met 71 ja-stemmen en 10 onthoudingen.



**Anne-Sylvie Mouzon (PS)** legt de nadruk op het «institutionele kluwen» waarin Brussel zich bevindt en zegt dat er geen criteria gelden om te bepalen of een persoon tot de ene of de andere gemeenschap behoort, zoals ook de Raad van State opmerkte. Ze vindt het echter aangewezen om een jongere met problemen in zijn eigen taal te helpen. «We wilden dat we voortaan een beroep konden doen op de

gemeenschappen voor de organisatie van de jeugdzorg, omdat die daarvoor de nodige middelen krijgen. Het is onmogelijk om deze aangelegenheid door de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie te laten regelen omdat die daar het geld niet voor heeft.»

**Mevrouw Mouzon** hoopt naar eigen zeggen dat de magistraten en de diensten die belast zijn met hulpverlening aan jongeren in nood «de moeite zullen doen om de Brusselse ordonnantie toe te passen. Ze is in meerdere opzichten revolutionair. Zo bepaalt ze dat zelfs de seksuele oriëntatie van de jongere moet worden gerespecteerd.»



Volgens **Jean-Luc Vanraes (Open VLD)** «was het erg moeilijk om een compromis te vinden omdat de wetgeving van de gemeenschappen erg verschillend is. De Vlaamse Gemeenschap heeft gekozen voor een globale benadering van jeugdzorg (opvang, opleiding, gezondheid enz), terwijl de jeugdzorg aan Franstalige en Brusselse kant meer versnipperd is. Het was hoog tijd om samen te werken. Met het akkoord streven we naar een globale benadering. Het is dan ook bevredigend.»



**Caroline Persoons (MR)** benadrukt de noodzaak aan het samenwerkingsakkoord tussen de gemeenschappen «omdat er in Brussel geen Franstalige en Vlaamse subnationaliteit kan worden gecreëerd.» Ze is er nog steeds van overtuigd dat de gemeenschappen bevoegd moeten blijven voor jeugdzorg. «We vreesden dat er een derde zorgensector zou worden gecreëerd, een tweetalige Brusselse dienst die onder de bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie zou vallen en de diensten van de Franse en Vlaamse Gemeenschap zou aanvullen.»



**Jan Béghin (sp.a-Vlaams Progressieven)** sluit zelf niet uit dat de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie ooit werk zal maken van een eigen wetgeving inzake jeugdzorg. «We moeten rekening houden met de specifieke Brusselse situatie en mogen niet vergeten dat er in Brussel veel anderstaligen wonen voor wie het niet duidelijk is of ze bij de Franse of Vlaamse Gemeenschap horen. De GGC zou haar eigen zorginstellingen moeten kunnen oprichten maar heeft daar helaas niet de middelen voor.»



**Dominique Braeckman (Ecolo)** is tevreden dat het samenwerkingsakkoord een eind maakt aan de ongelijke behandeling van jongeren. «We zijn nu aan het eind gekomen van een lange weg vol institutionele obstakels. Het samenwerkingsakkoord wordt voor het einde van deze legislatuur van kracht.» Volgens de volksvertegenwoordiger van Ecolo bewijst het akkoord dat het mogelijk is om de twee gemeenschappen in Brussel op dezelfde lijn te krijgen. «Het samenwerkingsakkoord is een gevat antwoord aan degenen die deze bevoegdheid zouden willen federaliseren.»



**Denis Grimberghs (cdH)** wil dat de regering het 'ingewikkelde' systeem in werking laat treden voor de volgende gewestverkiezingen. Hij richt zijn oproep tot **Evelyne Huytebroeck**, de bevoegde minister, en wijst erop dat de Brusselse regering de engagementen ten aanzien van de gemeenschappen die als tegenprestatie voor het samenwerkingsakkoord zijn bedoeld reeds naleeft. Er worden respectievelijk 10 en 2,5 voltijdse equivalenten (VTE) ter beschikking van de Franse en de Vlaamse Gemeenschap gesteld.

## Korte berichten

### IRISFEEST

#### Een succesvolle Open dag : meer dan 4.000 bezoekers in het Parlement



De open dag in het Brussels Parlement van zondag 11 mei 2008 ter gelegenheid van het Irisfeest kende weerom een groot succes. Naar schatting zijn meer dan 4.000 bezoekers gedurende de dag een kijkje komen nemen achter de schermen van de gebouwen van onze assemblee. Een bewegwijzerd parcours bracht de belangstellenden naar het halfrond, de commissiezalen, de spiegelzaal en de histori-

sche salons van het herenhuis de Limminghe uit de 18de eeuw. In een folder vonden ze de nodige informatie. Indien nodig, kregen de bezoekers extra uitleg van aanwezige volksvertegenwoordigers en personeelsleden.

Een ensemble van klassiek geschoolde gitaristen van het Koninklijk Conservatorium van Brussel in de spiegelzaal, jazz met het Fred Delplancq Trio in de salons en het Sans Set Quater in het halfrond, zorgden gedurende de dag voor een aangename muzikale omkadering.

*Kon u nog geen kijkje nemen in onze gebouwen ? Op zondag 21 september 2008 van 10.00 uur tot 18.00 uur, opent het Brussels Parlement opnieuw zijn deuren ter gelegenheid van de «Open Monumentendag van het Brussels Gewest». Vrije ingang.*

### BRUSSEL MOET FISCALE AUTONOMIE EN VERANTWOORDELIJKHEID MET ELKAAR VERZOENEN

Halfweg april traden voorzitter Eric Tomas, eerste ondervoorzitter Jan Béghin en de leden van het Bureau van het Brussels parlement op als gastheren voor de zevende Conferentie van de voorzitters van de parlementen van de hoofdstedelijke regio's van de Europese Unie. De Conferentie telt de parlementen van Berlijn, Madrid, Wenen, Latium (Rome) en Brussel als leden. Al deze assemblees hebben wetgevende macht. Er waren vertegenwoordigers aanwezig van de autonome regio Madrid, de Länder Berlijn en Wenen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De regio Latium kon niet deelnemen wegens de nationale Italiaanse verkiezingen.

De Conferentie had het over de stedenbouwkundige ontwikkeling van de hoofdstedelijke regio's en de gevolgen voor de bescherming van het patrimonium. Ook de initiatieven ter bestrijding van jeugdcriminaliteit in grootstedelijke gebieden kwamen ter sprake.

Daarvoor hadden de deelnemers al de financiering van de hoofdstedelijke regio's besproken. De parlementsliden van de vier hoofdstedelijke regio's hebben ter conclusie meerdere eisen geformuleerd. Om te beginnen willen ze dat alle nationale staten bij de verde-

ling van de financiële middelen rekening houden met de specifieke lasten die gepaard gaan met de rol van de hoofdstedelijke regio's. Bovendien moet de financiering voldoen aan de noden van de hoofdstedelijke regio's, en voorspelbaar, stabiel en duurzaam zijn. Ten slotte moeten de financieringsmechanismen de financiële autonomie van de grootstedelijke regio's bewerkstelligen.

*De heer Michel Van der Stichele, directeur-generaal van de diensten van de plaatselijke besturen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gaf een uiteenzetting over de finan-*



cieringsmechanismen van de hoofdstedelijke regio's. We hebben hem geïnterviewd.

### Zijn de financieringsmechanismen van Brussel gunstiger voor de ontwikkeling dan die van Berlijn, Madrid, Rome en Wenen?

**MVds** Brussel is alleszins een van de hoofdstedelijke regio's met de meeste financiële autonomie. De andere regio's moeten het meer heb-

ben van toelagen. De opbrengst van de federale belastingen wordt er verdeeld tussen de nationale overheid en de regio's met een systeem van enveloppes. Brussel heeft een eigen fiscaliteit. Dat wil zeggen dat Brussel ook meer verantwoordelijkheden heeft dan de andere regio's. Als we bijvoorbeeld veel opbrengsten innen uit de belastingen op onroerend goed, heeft dat een positieve weerslag op de ontwikkeling van Brussel. Bijgevolg is Brussel ook kwetsbaarder dan de andere hoofdstedelijke regio's, die minder afhankelijk zijn van de economische conjunctuur.

#### Doen de nationale overheden in de buurlanden meer of minder inspanningen om de specifieke lasten van hun hoofdstedelijke regio's op te vangen?

**MVds** We merken dat alle hoofdstedelijke regio's pleiten voor een betere ondersteuning en financiering... Toch is de situatie erg verschillend. Madrid is bijvoorbeeld buitengewoon financieel gezond. De regio draagt dankzij haar opmerkelijke economische ontwikkeling bij aan de financiering van de rest van Spanje. Aangezien het de rijkste regio van het land is, krijgt ze een «negatieve financiering». In Rome financiert de Italiaanse staat een nieuwe metrolijn. In Wenen, waar de ziekenhuizen onder de bevoegdheid van de regio's vallen, woont 30% van de patiënten niet in de Oostenrijkse hoofdstad. Bijgevolg zijn de ziekenhuizen er een zeer zware financiële last. De Berlijnse regio is bevoegd voor de gevangenen. We merken dus dat de situatie van de hoofdstedelijke regio's zeer sterk varieert, afhankelijk van hun bevoegdheden. Ik wijs er trouwens op dat een studie van de Facultés universitaires Saint-Louis er acht jaar geleden op wees dat de financiering van Brussel onvoldoende is.

#### Als je de werkloosheidsgraad van de verschillende hoofdstedelijke regio's met elkaar vergelijkt, valt het op dat die in Brussel zeer hoog is...

**MVds** Ik wil die vaststelling toch nuanceren... In onze wetgeving wordt het begrip 'werkloosheid' namelijk ruimer geïnterpreteerd dan in andere hoofdstedelijke regio's. Zo zijn onze werkloosheidsuitkeringen bijvoorbeeld niet beperkt in de tijd. In onze statistieken wordt rekening gehouden met een groot aantal personen die niet werken en een werkloosheidsuitkering krijgen.

#### In Berlijn zijn er zes sociale huisvestingsmaatschappijen die samen 276.000 sociale woningen beheren. In Brussel beheren de drieëndertig sociale huisvestingsmaatschappijen slechts 38.836 sociale woningen...

**MVds** Dat klopt, maar ik wil er wel aan toevoegen dat 100.000 Berlijnse sociale woningen leegstaan... Berlijn heeft om historische redenen een enorme schuld. Het klopt ook dat Wenen naar verhouding een enorme voorraad sociale woningen heeft. De regio Wenen heeft namelijk enorm veel geïnvesteerd in sociale huisvesting. In Brussel zijn er inderdaad veel sociale huisvestingsmaatschappijen actief, terwijl het aantal sociale woningen relatief beperkt is. Dat heeft te maken met de 19 gemeenten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is erg versnipperd. In Brussel wil de traditie dat het probleem van sociale huisvesting op lokaal niveau wordt aangepakt. In Wenen is er één regio, één stad en één gemeente.

#### Geldt in de andere hoofdsteden de regel dat werknemers belastingen betalen in de gemeente waar ze werken? Er woedt een debat in Brussel over de mogelijkheid om een dergelijke regeling in te voeren.

**MVds** Neen, en voor zover ik weet zijn de andere hoofdstedelijke regio's geen vragende partij.

#### Welke lessen trekt u uit het verkennende onderzoek van de grootstedelijke regio's?

**MVds** Ik kan nu bevestigen dat Brussel over meer autonomie beschikt dan de andere hoofdstedelijke regio's. 95% van onze inkomsten zijn afkomstig van onze eigen fiscaliteit (belastingen op onroerende goederen, de inschrijvingstaks, de verkeersbelasting enz) en van het Brusselse deel van de personenbelastingen. We hebben dan ook meer middelen voor de ontwikkeling van het gewest dan andere hoofdstedelijke regio's, die het moeten stellen met financiële enveloppes om aan hun noden te voldoen. Het Brussels Gewest moet dan ook zijn fiscale bevoegdheden fijn afstellen en indien nodig meer nauwgezet controleren.

We zijn nu volop verzeild in het debat over verantwoordelijkheid versus financiële bijstand en consumptiefederalisme versus een federalisme van verantwoordelijkheid.

Brussel moet ook ijveren voor goede, objectieve financieringscriteria. Wat dat laatste betreft, zijn er zeker nog inspanningen nodig. De federale overheid heeft over een eerste pakket institutionele hervormingen onderhandeld, waardoor Brussel 65 miljoen zou krijgen voor het stadsmeubilair.

Het Brussels Gewest moet de andere gewesten duidelijk laten weten welke extra kosten het moet dragen, vooral ten gevolge van de aanwezigheid van pendelaars.

Ik sluit af met een voorbeeld uit Berlijn. Voor de verdeling van de BTW-opbrengsten wordt het bevolkingscijfer van Berlijn met 25% overschat opdat de regio de extra kosten voor haar stedelijke functie kan dragen. Die maatregel heeft Berlijn te danken aan het statuut van stadsregio en niet aan het feit dat het de hoofdstad is. Andere stadsregio's in Duitsland genieten hetzelfde voorrecht.

#### MINISTER HUYTEBROECK REIKT ÉÉN ECO-STER UIT AAN HET BRUSSELS PARLEMENT

Het parlement is een "eco-dynamisch bedrijf", sinds het in 2001 het handvest van ecodynamische onderneming heeft ondertekend.

In zijn intern beheer spant het parlement zich in op het vlak van energieverbruik, economaat, afvalbeheer, mobiliteitsbeleid enz.

Brusselse eco-dynamische ondernemingen (bedrijven, openbare administraties, verenigingen, ...) kunnen rekenen op deskundige bijstand van Leemilieu Brussel (BIM). Een interne kern van gemotiveerde personen schraagt het proces dat begint bij bewustwording en inzicht. Zo hebben de diensten van het parlement een "eco-werkgroep".

Een onafhankelijke jury beoordeelt de geboekte resultaten en kent één, twee of drie sterren toe.

Op 4 maart 2008 was het sterrenregen voor 29 Brusselse eco-dynamische ondernemingen. De adjunct-griffier mocht uit handen van mevrouw Evelyne Huytebroeck, Minister voor



De heer Michel Beerlandt, directeur-generaal van het Brussels Parlement, ontvangt de Eco-ster van minister Evelyne Huytebroeck

leefmilieu, het ecolabel ontvangen voor één ster die de jury toekende aan het parlement. Zij moedigde het parlement aan om nu voor twee sterren te gaan.

#### EEN DELEGATIE VAN HET BUREAU NAAR MOSKOU OP UITNODIGING VAN DE VOORZITTER VAN DE DOEMA VAN DE STAD

In het kader van het samenwerkingsakkoord dat in 2001 in Moskou ondertekend is, tussen het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en de Doema (assemblee) van de stad Moskou en op uitnodiging van de voorzitter van de Doema, is een delegatie van het Bureau onder leiding van eerste ondervoorzitter Jan Béghin van 19 tot 22 april naar de Russische hoofdstad gereisd. De gedachteswisselingen hebben voornamelijk betrekking gehad op de ruimtelijke ordening, de mobiliteit, het immigratiebeleid, de werkgelegenheid, de huisvesting, de strijd tegen de armoede, het waterbeleid.

De stad Moskou lijdt onder een explosieve toename van het autoverkeer, dat mee evolueert met de economische groei en dus met de koopkracht van de gezinnen, met als gevolg dat het verkeer vastloopt en het bovengronds openbaar vervoer (bussen, trolleys) meestal ook stilstaat. De metro is van een onbetwistbare kwaliteit en telt 172 stations - waarvan sommige met een grote decoratieve waarde - die verspreid zijn over 12 lijnen. Het net van ongeveer 280 kilometer vervoert dagelijks meer dan acht miljoen reizigers. Er wordt gedacht aan de bouw van 40 nieuwe stations, gefinancierd door de federale overheid.

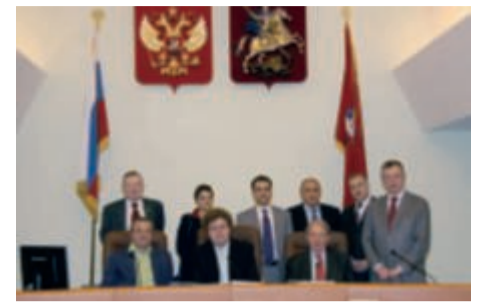
Om het hoofd te bieden aan de onhoudbare toename van het autoverkeer, mikt de overheid op de uitbouw van het openbaar vervoer. Stadstol lijkt niet mogelijk want dat zou niet in goede aarde vallen bij de bevolking.

De stadsplanning van Moskou, die 25 jaar geleden vastgesteld is, heeft geen rekening gehouden met de explosieve groei van het vervoer en de aanleg van parkeerplaatsen. In die tijd voorzagen men in 1 parkeerplaats voor 100 appartementen. Het wagenpark is in 30 jaar tijd verdriedubbeld.

Vandaag moet men bij iedere nieuwbouw parkeerplaatsen voorzien en er zijn ook ontradingssparkeerterreinen aangelegd in de buurt van de metrostations.

Met een onbeduidende lage werkloosheidsgraad van 0,5%, verkeert de arbeidsmarkt in Moskou in blakende gezondheid als gevolg van de aanwezigheid van veel buitenlandse bedrijven die in 2007 80 miljard dollar in de economie gepompt hebben.

Het opleidingsniveau van de jongeren is overigens zeer hoog. De laaggeschoolde jongeren krijgen een degelijke opleiding in performante



technische scholen en hebben na hun opleiding de garantie dat zij werk vinden in de industrie of de bouw.

In het kader van het sociaal beleid en de kansarmoedebestrijding kennen de gemeentebesturen minimuminkomens toe van 270 euro - het gemiddeld inkomen in Moskou is 1.000 euro (het is hoger dan in de rest van de Federatie). Sommige categorieën van uitkeringstrekkers mogen gratis reizen met het openbaar vervoer. Bovendien steunen verenigingen en religieuze gemeenschappen wezen en opvangthuizen. Ook al is er in Moskou armoede, toch wordt extreme nood voorkomen door maatschappelijke steun door de overheid en door privé-initiatieven.

De Brusselse volksvertegenwoordigers hebben ook het huisvestingsbeleid ter sprake gebracht: sociale woningen, leegstand en privatisering van de woningen die eigendom zijn van de overheid.

De Moskovieten met een inkomen van minder dan 270 euro kunnen aanspraak maken op een sociale woning.

De privatisering van de woningen in handen van de overheid gaat door: 75% is reeds gepriyatiseerd.

Tot slot van het bezoek was er een gedachteswisseling over het waterbeheer: planning, zuivering, bevoorrading.

Het overheidsbedrijf Mosvodokanal zuivert het water van de Wolga en van de Moskva in vier zuiveringsstations waar per dag 6,7 miljoen m<sup>3</sup> wordt gezuiverd. Zevenentwintig andere stations smelten sneeuw met de warmte die wordt geproduceerd door de zuivering van afvalwater. De prijs van het water wordt vastgesteld door de federale overheid.

Er ligt een zuiveringsnet op heel het grondgebied van Moskou en het wordt gescheiden van de winning van rivierwater. Mosvodokanal zorgt voor de watervoorziening van bijna 13 miljoen personen en zuivert alle afvalwater. Het overheidsbedrijf voert grote bewustmakingscampagnes rond water: een bus doorkruist Moskou en het Watermuseum kent een groot succes. Die initiatieven hoeven niet onder te doen voor onze "waterparlementen". Tevens worden er vele didactische brochures uitgegeven ten behoeve van de scholieren.

Indien u een gratis abonnement wenst op deze publicatie, stuur dan het onderstaande strookje volledig ingevuld terug naar het volgende adres::

**Brussels Parlement – public relations • 1005 Brussel – Fax 02 549 62 12**

Naam, voornaam:.....

swenst een abonnement op de «Nieuwsbrief van het Brussels Parlement»

Straat: .....

Nr:..... Postnummer:.....

Gemeente: .....

Datum: ..... Handtekening:.....

