

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

1 juli 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke herinrichting van een aantal buurten in Vlaamse steden en buitengebieden langs het HST-traject

Interpellatie van de heer Leo Goovaerts tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsakkoord tussen Vlaanderen en het Brussels Gewest

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 1 juli 1998

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.09 uur.*

Interpellatie van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke herinrichting van een aantal buurten in Vlaamse steden en buitengebieden langs het HST-traject

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Dillen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke herinrichting van een aantal buurten in Vlaamse steden en buitengebieden langs het HST-traject.

Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, over de komst van de HST in Vlaanderen is reeds bijzonder veel geschreven en gesproken. Dat is begrijpelijk, want het betreft een project dat voor Vlaanderen en een deel van onze bevolking bijzonder belangrijke gevolgen heeft. Financiële gevolgen zijn er voor de hele bevolking. Vele burgers zullen in hun dagelijks leven worden geconfronteerd met de inplanting van deze lijn. Er zullen een aantal open ruimten worden ingepalmd. Onteigeningen zullen uiteraard een onoverkomelijk gevolg zijn.

Om de inplanting van de HST op een efficiënte manier te doen verlopen, dienen in sommige Vlaamse steden een aantal buurten opnieuw te worden ingericht. Ik denk bijvoorbeeld aan Antwerpen. Naar aanleiding van de komst van deze trein werd daar een studie uitgevoerd over de herinrichting van een aantal buurten, dit omdat er bij de globale bouwaanvraag door de NMBS voor de werken en de aanpassing van Antwerpen-Centraal aan de realisatie van de HST-verbinding, geen een-

stemmigheid kon worden bereikt over bepaalde onderdelen van die werken.

Deze studie werd opgesteld onder leiding van professor Smets van de KUL, die was aangezocht als onafhankelijke externe expert. Samen met een stuurgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de stad Antwerpen, de administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest, De Lijn en de NMBS, werden er een aantal vergaderingen belegd met als doel de visies op de ruimtelijke ordening van alle betrokken partijen aan bod te laten komen. De opdracht van de onafhankelijke deskundige zou erin bestaan een coherent stedenbouwkundig concept te ontwikkelen.

Een eerste ontwerp van deze studie is voltooid. Het is een eerste ontwerp, want onmiddellijk valt op dat een aantal deelaspecten nog verder dienen te worden onderzocht. Sommige voorstellen zijn bijzonder ingrijpend en verregaand. Bij een eerste lezing valt onmiddellijk op dat de auteurs zijn uitgegaan van de noodzaak bijzonder belang te hechten aan het openbaar vervoer. Ik kan dat uitgangspunt met enthousiasme bijtreden, maar vraag me af in welke mate dat realistisch haalbaar is. Toch is het een positief uitgangspunt.

Er wordt van uitgegaan dat de bestaande metrokokers op termijn ook daadwerkelijk volledig in gebruik moeten worden genomen. Er worden een aantal ondertunnelingen voorgesteld. Ook gaat er bijzonder veel aandacht naar de ondergrondse parkeeraccommodatie. Het heeft geen zin om in het kader van deze interpellatie een overzicht te geven van al deze voorstellen. De studie op zich is bijzonder duidelijk.

In de studie worden een aantal belangrijke verkeerstechnische ingrepen voorgesteld. Zo zou men eenrichtingsverkeer willen invoeren in een van de belangrijkste invalswegen van de stad, de as Turnhoutsebaan-Carnotstraat-Gemeentestraat. Het is

Dillen

de bedoeling van de auteurs het verkeer zo richting stad te leiden. Ze zeggen dat de as op dit ogenblik niet op comfortabele en veilige manier gestalte kan geven aan zijn drie fundamentele functies : een belangrijke tak van het stamlijnennet, een hoofd-ontsluitingsas en een belangrijke winkelstraat. De praktijk wijst uit dat van dit laatste steeds minder te bespeuren valt, maar dit terzijde. Dit is een ingrijpende maatregel, die bij de hele plaatselijke bevolking, zowel bij burgers als middenstanders, in slechte aarde is gevallen. Al een tijd ontwaren we protestpamfletten aan vrijwel alle winkels en woningen.

Een andere bedenking bij deze studie betreft de uitgangspositie van de onafhankelijke deskundige. Professor Smets heeft ervoor gekozen om 'in de coördinatieopdracht de voorgestelde oplossingen niet a priori af te stemmen op eventuele financiële belemmeringen die een duurzame oplossing van de mobiliteit vandaag in de weg zouden kunnen staan.'

Verder verklaart hij : 'Omdat rekening werd gehouden met het feit dat de voorgestelde maatregelen de reikwijdte van de huidige beschikbare budgetten overschrijden, is telkens nagegaan hoe het voorgestelde concept gefaseerd kan worden opgebouwd. De geformuleerde voorstellen willen in elk geval vermijden dat de mogelijkheid voor een meer doelmatige, toekomstgerichte inrichting wordt gehypothekeerd door een kortetermijnvisie over wat vandaag kan worden uitgevoerd.'

Mijnheer de minister, ik vind dit een merkwaardige uitgangspositie voor een dergelijke studie. Het is natuurlijk gemakkelijk voor een niet-verantwoordelijke om een aantal maatregelen uit te werken zonder te kijken naar het prijskaartje. Iedereen speelt graag Sinterklaas, zeker als het niet over eigen geld gaat. Maar het is niet de deskundige die naderhand budgettair ter verantwoording wordt geroepen. Maatregelen voorstellen en uitwerken waarvan we vandaag al met zekerheid weten dat ze buiten de haalbare budgetten vallen, is vrij onrealistisch. Ik stel me dan ook ernstige vragen bij de zin en haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen en oplossingen.

Mijnheer de minister, deze studie beperkt zich tot enkele buurten. Maar ook voor andere buurten moeten belangrijke beslissingen worden genomen. Er worden al wel wat suggesties en voorstellen gedaan, maar toch heerst er nog steeds onzekerheid over de vraag waar deze trein naar boven zal

komen. De belangen staan lijnrecht tegenover elkaar : het stadsbestuur wil dat liever verder buiten de stad, terwijl de NMBS het zo dicht mogelijk wil, om de kostprijs te drukken. Ook op dit punt wordt de bevolking ongeduldig en wil ze eindelijk een definitief antwoord krijgen, zodat ze zich daarbij kan neerleggen en erop kan inspelen.

Deze studie met haar resultaten en voorstellen ligt hier ter tafel. Mijnheer de minister, wat is het standpunt van De Lijn en het Vlaams Gewest over deze voorstellen en resultaten ? Wat is uw mening over het uitgangspunt van de deskundige dat de voorgestelde maatregelen de budgetten zullen overschrijden ? De professor heeft samengewerkt met een vaste stuurgroep. Was er sprake van een permanent overleg ? In het licht van de budgettaire opmerkingen van de deskundige acht ik het belangrijk te weten wat precies de bijdrage was van uw vertegenwoordiger en wat die van de vertegenwoordiger van De Lijn. Sommige maatregelen zijn ingrijpend voor de bevolking. Werd er op al dan niet georganiseerde wijze overlegd met de bevolking ?

Mijnheer de minister, niet alleen in de stad en de stadsrand zijn belangrijke aanpassingen nodig, maar ook daarbuiten. Ik verwijs naar de streek ten noorden van Antwerpen, waar we vandaag met zekerheid het juiste traject kennen. Ook daar heeft de concrete inplanting belangrijke gevolgen voor de buurt en de inwoners. Vandaag liggen voor dit traject een aantal voorstellen op tafel, die momenteel worden besproken in de betrokken gemeenten. Kunt u dit toelichten ? Eveneens wil ik aandringen op een antwoord op de vraag wanneer hierover een definitieve beslissing zal vallen.

Ten slotte bevat de zojuist besproken studie een aantal voorstellen over de concrete uitwerking ten noorden van Antwerpen. Werden buiten Antwerpen nog studies uitgevoerd over de ruimtelijke herinrichting van een aantal streken en steden ? Is hier reeds sprake van definitieve resultaten en voorstellen die concreet in de praktijk zullen worden omgezet ? Of zijn deze studies nog bezig ? Zo ja, wanneer mogen we hier de resultaten van verwachten ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik begin met de laatste reeks vragen van de interpellant. Naar aanleiding van de HST-werken werden in enkele steden studies opgestart over de heraanleg van de stationsomgeving. Naast de Antwerpse studie werden

Baldewijns

onder meer studies uitgevoerd in Leuven en Mechelen. Infrastructuur en mobiliteit vormen inderdaad een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige heraanleg van de stationsomgeving. Het tijdsschema van de uit te voeren maatregelen wordt gedeeltelijk mee bepaald door de planning van de NMBS voor de aanleg van de HST. Te Leuven zijn hiervoor drie bijzondere plannen van aanleg voor de stationsomgeving goedgekeurd, die de gewenste ruimtelijke inrichting gedetailleerd vastleggen.

In Antwerpen kwam de studie 'Hart van de stad' tot stand, omdat sommige onderdelen van het HST-project bepaalde keuzes die reeds werden gemaakt in het mobiliteitsconvenant van 23 januari 1997, hinderden. Dit convenant werd afgesloten tussen het Vlaams Gewest, de stad Antwerpen en de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn.

Sinds 2 april 1996 heeft de Vlaamse regering dit convenant gehanteerd als een beleidsinstrument voor haar infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Omwille van beleidsopties zoals het standstill-principe inzake parkeervolume en om de noodzakelijke uitbouw van het voorstadsverkeer in de Antwerpse regio niet te hypothekeren, werd de heraanleg van een aantal pleinen, waaronder het Kievitsplein, het Astridplein en het Damplein, uit de bouwvergunning gelicht. Deze bouwvergunning voor de noord-zuidverbinding werd afgeleverd op 17 december 1997.

Eerst diende men een bevredigende oplossing te zoeken voor de verkeersafwikkeling, de parkeerinrichtingen en de stedenbouwkundige en architecturale vormgeving van deze pleinen. De heraanleg van het Astridplein beïnvloedde ook de heraanleg van de as Gemeentestraat-Carnotstraat, die de afdeling Wegen Antwerpen voorbereidde om eind 1997 te kunnen aanbesteden.

Om uit de impasse te geraken, richtten de vier betrokken partners – de administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest, de NMBS, De Lijn en het stadsbestuur – een stuurgroep op genaamd 'Hart van Antwerpen'. Voor de studie werd een beroep gedaan op een extern expert, de door u vernoemde professor Smets van de KUL.

De stuurgroep van de betrokken partners heeft een algemeen concept 'Hart van de stad' opgesteld. Dit concept behelst de volgende, belangrijke krachtlijnen : een competitief netwerk van openbaar vervoer, met het Astridplein als knooppunt ;

het betrekken van het Kievitsplein als tweede stationstoegang ; de complementaire betekenis van het Berchem- en Groenendaalstation ; de onder- en bovengrondse heraanleg van de Leien ; en het eenrichtingsverkeer voor personenwagens tussen de Kerkstraat en de Rooseveltplaats.

De besluiten van deze stuurgroep werden aan de beleidsverantwoordelijken voorgesteld op een vergadering op 19 februari van dit jaar. Dit voorstel is echter geenszins definitief : dat lijkt me de essentie van mijn antwoord op uw vragen. Het voorstel wordt thans voorgelegd aan de auditcommissie van het mobiliteitsconvenant, dat hiervoor een geschikt forum biedt.

De studie stelt inderdaad voor om eenrichtingsverkeer aan te leggen op de Turnhoutsebaan en in de Carnotstraat, twee straten in de stationsbuurt. Door het wegprofiel is het immers onmogelijk om er naast de nodige voorzieningen voor het openbaar vervoer en de ruimte voor voetgangers, twee rijrichtingen te behouden voor het autoverkeer.

De studie voorziet ook in de onteigening van twee filmzalen aan het Astridplein voor de aanleg van een nieuwe parking. Voor de Van Immerseelstraat wordt in de onteigening van woningen voorzien, zodat de te smalle straat kan worden verbreed en de bereikbaarheid via de Plantin en Moretuslei wordt verzekerd. Ten slotte zijn er ook enkele onteigeningen nodig voor de verbinding tussen het Damplein, het Albertkanaal en het station in Berchem.

Alle belangrijke verkeerstechnische ingrepen worden onderzocht in het masterplan voor Groot-Antwerpen. Naar aanleiding van een vorige interpellatie zei ik al dat de kostprijs 736 miljoen frank bedraagt. In dat plan wordt de volledige mobiliteit op multimodale wijze onderzocht. Men wil voor alle verkeersvormen een definitieve oplossing vinden tegen 2010.

De Vlaamse regering legde het traject van de HST vast naar aanleiding van de wijzigingen van de gewestplannen Antwerpen en Turnhout van 23 mei 1996. Bij de vaststelling van die gewestplannen heeft de Vlaamse regering een stopplaats gevraagd in de Noorderkempen. Op het HST-tracé zullen ook treinen rijden om Breda en steden in het oosten van Nederland met elkaar te verbinden. Die treinen zullen in het station Noorderkempen, waarvoor vandaag nog geen naam bestaat, stoppen.

Voor het Peerdsbos is het bouwdoosje voor de aanleg van de hogesnelheidslijn in voorbereiding.

Baldewijns

Overeenkomstig het voorstel in het MER werkt de NMBS momenteel een voorstel uit met een strakke bundeling met de E 19. Er zouden daarvoor geen boomkappingen nodig zijn.

De onteigeningen worden bepaald door het bouw-dossier van de uit te voeren werken. Dat dossier is nog in voorbereiding. Er is bijgevolg nog geen sprake van een exacte timing. Een exacte raming van de kostprijs is ook nog niet mogelijk. Bovendien kunnen de mensen die eventueel onteigend moeten worden, daar nog niet van op de hoogte worden gebracht.

De kosten van de onteigeningen betaalt de bouwheer, in dit geval de NMBS. Dat is vroeger trouwens al duidelijk gezegd in deze commissie. De begroting van de totale kosten van het HST-project is immers geen Vlaamse aangelegenheid.

Voor de betrokkenheid van de bevolking, de concrete beslissingen en de kostprijs moeten we de besprekingen afwachten die momenteel in de auditcommissie worden gevoerd. De verschillende mogelijkheden moeten daar worden onderzocht. Het is momenteel nog niet mogelijk te zeggen wat er concreet uit de bus zal komen. Ik ben het met u eens dat deze zaak heel behoedzaam moet worden behandeld. Een dergelijk initiatief voor Antwerpen kan immers maar eenmaal worden genomen.

De voorzitter : Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mijnheer de minister, ik begrijp dat men niet over één nacht ijs mag gaan. Hebt u er enig idee van wanneer de definitieve resultaten van die auditcommissie bekend worden gemaakt ? We zijn het er beiden over eens dat de bevolking het recht heeft om zo snel mogelijk te weten waar ze aan toe is.

U hebt terecht opgemerkt dat de timing van de uitvoering niet van u maar van de planning van de NMBS afhangt. De bevolking wordt ongeduldig. De mensen willen eindelijk weten wat hun boven het hoofd hangt, en of ze al dan niet onteigend zullen worden. Heeft het nog zin in die buurten een huis te kopen ? Mensen investeren niet in buurten waar in de toekomst een treinlijn zal worden aangelegd. Mijnheer de minister, ik dring er nogmaals op aan dat die mensen, zodra de resultaten bekend zijn, daar zo snel mogelijk van op de hoogte worden gebracht.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ten eerste moeten we er ons goed van bewust zijn dat het tracé van de HST-lijn zelf gekend is, en dus ook de reservatiestrook.

Ten tweede deel ik met mevrouw Dillen de bezorgdheid over het ogenblik waarop we duidelijkheid zullen krijgen. Het is onmogelijk om nu al te zeggen wanneer de auditcommissie haar werkzaamheden zal afronden. Het is immers best mogelijk dat naar aanleiding van de bespreking en doorlichting van de verschillende voorstellen voor de auditcommissie, bijkomende gegevens die cruciaal kunnen zijn voor het geheel, moeten worden verwerkt. De auditcommissie zal haar werkzaamheden in elk geval na de vakantie voortzetten. Wellicht zullen we het in het najaar nog eens over de timing hebben.

De voorzitter : Mevrouw Dillen, uit de hoorzitting van gisteren blijkt dat de timing van de NMBS een elastisch gegeven is. Er kunnen bijgevolg geen concrete data worden vooropgesteld.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Leo Goovaerts tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsakkoord tussen Vlaanderen en het Brussels Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Goovaerts tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsakkoord tussen Vlaanderen en het Brussels Gewest.

De heer Goovaerts heeft het woord.

De heer Leo Goovaerts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, tussen 13.30 uur en 14.15 uur maakten we een algemene repetitie mee van wat in deze commissie zal gebeuren. De heer Van Nieuwenhuysen heeft in het Advies- en Overlegcomité voor Brussel en Vlaams-Brabant een aantal vragen gesteld over de mogelijke gevolgen van de ondertekening van het mobiliteitsconvenant tussen Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Goovaerts

Hij situeerde zijn vraag in het kader van de situatie in de Vlaamse Rand en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse Rand en de Vlamingen in Brussel. Ik kom daar niet op terug, alhoewel het voor mij heel belangrijk is. Het ene kan immers niet van het andere worden losgekoppeld.

Het is opvallend dat minister Hasquin vanuit het enkele jaren geleden ontworpen masterplan plots tot een vrij expliciet akkoord van Vlaanderen met Brussel is gekomen. De Brusselse executieve heeft een goed jaar geleden trouwens een bezoek gebracht aan Namen. Er zou een hechte samenwerking ontstaan tussen het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er werden zeven werkgroepen opgericht, maar uiteindelijk is daar niets van in huis gekomen. Er werd enkel een overeenkomst gesloten, weliswaar ook in het belang van Vlaanderen.

Deze zaak wordt in Brussel voorgesteld als een overwinning voor de heer Hasquin. Dit is misschien politieke reclame, maar ik deel u toch mee dat dit voor de Brusselse Vlamingen overkomt alsof Vlaanderen de overeenkomst met minister Hasquin heeft gesloten om de zaak eens samen te regelen. Ik zal trouwens over enkele ogenblikken het probleem van het GEN meer in detail behandelen.

Mijnheer de minister, er werd een mobiliteitsconvenant opgesteld. De discussie daarover was makkelijker geweest als we op voorhand over dat document hadden beschikt. Mijnheer de minister, vermits we over geen enkele tekst beschikken, moet ik u dus vragen wat er in dat convenant staat. Wat zijn de basisprincipes en de algemene lijnen? Wat zijn de concrete projecten en de praktische implicaties ervan?

Ik heb gelezen dat men zich met één ticket zowel in Vlaanderen als in Brussel zou kunnen verplaatsen. Is dat juist? Dit voorbeeld illustreert mijn onwetendheid. Tijdens de vergadering van het Advies- en Overlegcomité voor Brussel en Vlaams-Brabant werd gezegd dat het convenant ook de taalwetgeving behandelt. Mijnheer de minister, wordt er enkel gesproken over het naleven van de taalwetgeving? Zo niet, kunt u daar iets meer over zeggen? Wanneer we met de heer Hasquin spreken, weten we wat dat betekent. Ik heb gehoord dat er in het convenant ook sprake is van het territorialiteitsbeginsel. Kunt u dat verduidelijken?

Mijnheer de minister, de laatste dagen staan in verschillende kranten artikels over het grote succes van het Brussels Infocentrum. Vooral Vlamingen zouden geïnteresseerd zijn om opnieuw in de hoofdstad te komen wonen. Bestaan er op dit ogenblik concrete cijfers over het aantal mensen die inderdaad zijn verhuisd? We worden om de oren geslagen met allerlei cijfers over het aantal gevraagde inlichtingen. Kloppen deze cijfers?

Een groot deel van uw overeenkomst met minister Hasquin handelt over een netwerk van 30 kilometer rond de hoofdstad, dat 65 miljard frank zou kosten. Dit zou worden gefinancierd door een studiesyndicaat dat een juridische vorm zou aannemen tussen de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC. Elk van hen zou het rollend materieel en de infrastructuur – ter waarde van 23,7 miljard frank – betalen. Dit bedrag zou worden opgehoest door een lening bij het publiek, dat dat bedrag ter beschikking stelt van de NMBS. Het jaarlijks exploitatiedeficit wordt geraamd op 2,1 miljard frank.

Bestaat er een akkoord over al die bedragen? Wie zal wat betalen? In het op 11 maart in Le Soir gepubliceerde plan staat immers dat het GEN zich in 2008 zou uitstrekken van Leuven over Haacht, Mechelen, Londerzeel, Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen. Op het deel langs Franstalige kant zie ik maar één lijn: die naar Braine-le-Comte.

Mijnheer de minister, waarom worden alle lijnen die ik heb opgesomd, naar de Vlaamse kant doorgetrokken? Betekent dat dat het GEN vanuit Vlaanderen wordt geprojecteerd en dat er bijgevolg een gedeeltelijk GEN zal ontstaan? Ik heb gelezen dat federaal minister Daerden akkoord gaat, maar dat de zaken bij de Waalse gewestminister Lebrun wat moeilijker liggen.

Volgens de NMBS moet er voor de realisatie van dat GEN rond Brussel een tunnel worden gebouwd van het Schumanplein naar Josaphat. Betrokkenen beweren echter dat de tunnel duur en niet absoluut noodzakelijk is. Hij is misschien wel interessant voor de NMBS, maar het staat niet vast dat deze nodig is voor het ontlasten van het Brusselse verkeer. Is die tunnel echt nodig, en waarom? Hoeveel bedraagt de kostprijs?

Hoe gaat het GEN de overstap van de wagen naar het openbaar vervoer stimuleren? Bestaan daarover ernstige studies? Ik verwijs naar het betoog van de heer Van Nieuwenhuysen over de verstedelijking van Vlaanderen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we staan voor een kolossaal probleem, waarvan het GEN de financiële uitloper is. We zijn blij dat er uiteindelijk een laatste stap wordt gezet.

Mijnheer Goovaerts, ik heb de tekst van dit akkoord wel makkelijk gekregen, ook al zetel ik maar in één parlement. Ik weet dat de samenwerking met de heer Hasquin moeilijk is. Dit akkoord moet trouwens nog worden ingevuld.

Ik kom hier 's morgens op een geprivilegieerd uur toe, en ik vind het op dat tijdstip al vreselijk om in Brussel te rijden. Aan dit probleem moet inderdaad iets worden gedaan. Duizenden Vlaams-Brabanders zeggen dat het verkeer stikt, stinkt en stinkt.

Ik heb een aantal vragen over het akkoord. Heel wat mensen willen een sneller, comfortabeler en aantrekkelijker openbaar vervoer in de Rand. Het is voor die mensen niet belangrijk of het om de MIVB of om De Lijn gaat. De mensen willen goede akkoorden over abonnementen en informatieverstrekking. Binnen welke termijn verwacht u resultaten ?

In Brussel leeft er een andere visie op mobiliteit. Dat moeten we bij de onderlinge afstemming zeer goed beseffen. Werd hierover al overlegd ? In Brussel worden steeds meer parkeerplaatsen gecreëerd, terwijl deze elders worden ingedijkt. Test Aankoop bestempelt Brussel als de meest fietsonvriendelijke stad. Zal de samenwerking tot resultaten leiden ?

Mijnheer de minister, dit akkoord is een stap voorwaarts. Zult u het parlement regelmatig informeren over de uitwerking van wat nu nog een principieel akkoord is ?

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook ik wil de heer Goovaerts geruststellen. Via een simpel telefoontje naar het kabinet kon ik op twee dagen deze tekst krijgen, dus zo moeilijk is dat niet. Ik wil hem wel een kopie van de tekst bezorgen.

Op het eerste gezicht lijkt de tekst goed. Het is een principeakkoord met veel goede bedoelingen, dat vrijblijvend of een pril begin van een oplossing kan zijn. Mijnheer de minister, waarom komt dat

akkoord er nu pas ? Ik maakte daarstraks in de andere commissie een allusie op het samenwerkingsakkoord van 1990 tussen de gewesten over het openbaar vervoer, dat werd afgesloten door uw voorganger. U bent hier sinds 1995, en gedurende die tijd is er in de praktijk weinig gerealiseerd.

Pendelaars ondervinden op het vlak van de integratie van het vervoerbewijs bij de verschillende maatschappijen nog dagelijks problemen. Ik geef enkele voorbeelden. Het MTB-abonnement is gegroeid uit een akkoord tussen vier openbare vervoersmaatschappijen. Dat is een goede zaak maar in alle overige gevallen waar de rijtuigen van de verschillende vervoersmaatschappijen worden gebruikt, zijn er tariefproblemen. Zo is het abonnement NMBS-MIVB eigenlijk veel te duur, want de reiziger betaald twee keer het opstaprecht. Bovendien sluit dit abonnement het gebruik van De Lijn uit. Het abonnement NMBS-De Lijn is wel gunstig buiten de stadszones, maar binnen de stad is het te duur. Tussen De Lijn en de MIVB zijn er buiten de MTB-zone trouwens helemaal geen afspraken over de vervoersbewijzen. Het bestaande gecombineerde ticket trein-MIVB voldoet strikt genomen niet aan de behoefte van de gewone reiziger, en is alleen nuttig voor een toerist.

Dit alles kan toch anders. Ik maak een vergelijking met de situatie in Parijs. We nemen bijvoorbeeld Asse, op 15 kilometer van Brussel. In Frankrijk kost een ticket voor deze afstand 14 Franse frank, ongeveer 75 Belgische frank. Voor dit bedrag reist men met de trein en heeft men recht op een metroticket binnen Parijs. Een ticket van Asse naar Brussel kost 95 frank voor de trein, en daar bovenop betaalt men nog eens 50 frank voor de metro. Met het metrokaartje kan in verhouding minder afstand worden afgelegd : ons net is minder uitgebreid. Parijs is een dure stad maar het openbaar vervoer blijft betaalbaar. Het moet dus mogelijk zijn om ons openbaar vervoer aangener en goedkoper te maken.

Een kaartje van de MIVB past trouwens niet in de ontwaardingsautomaat van De Lijn, en omgekeerd. Hoe kunt u spreken over samenwerking als die kleine dingen nog niet nader werden bekeken ? Dit zijn kleine ongenoegens in vergelijking met de dagelijkse congestie die de automobilist moet doorstaan, maar die kleine ongenoegens houden de mensen wel weg van het openbaar vervoer. De oplossing ligt in de verbetering van het openbaar vervoer. Zo veel andere mogelijkheden zijn er niet. Fundamentele ingrepen in het openbaar vervoer zijn daarvoor nodig.

Verwimp-Sillis

Uw diensten suggereerden al allerlei oplossingen, die ook nu weer aan bod komen. Ik denk aan de vrije busbanen en de beïnvloeding van de verkeerslichten. Ik meen te hebben begrepen dat voor De Lijn in heel Vlaams-Brabant twee verkeerslichten kunnen worden beïnvloed door de bus. Voor de MIVB in Brussel gaat het om twee volledige lijnen. U spreekt in uw overeenkomst over een pilootproject. Wat is dat project ? Hoeveel lichten kan De Lijn beïnvloeden op het Brussels grondgebied ?

De voorzitter : Mevrouw Verwimp, kunt u afronden ?

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ik heb nog geen vijf minuten gesproken.

De voorzitter : U bent al zes minuten aan het woord, mevrouw Verwimp, en we hebben nog een drukke agenda.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Het is nuttig dat de vrije busbanen doorlopen. Het heeft geen zin om een onderscheid te maken tussen Brussel en de rest.

Vlaanderen zal de infrastructuur onderhouden van de lijnen van de MIVB die doorlopen op Vlaams grondgebied. Ik veronderstel dat hiermee Tervuren wordt bedoeld. Maar wat doen we met tramlijn 52 in Vilvoorde ? Er ontbreken ook fietsroutes voor de sportieve jongelingen die vanuit het Vlaams Gewest naar Brussel willen fietsen.

Koken kost geld, mijnheer de minister. U hebt dit samenwerkingsakkoord niet afgesloten voor de mooie ogen van minister Hasquin. Over de financiering wordt niets gezegd. In welk budget wordt er voorzien om deze doelstellingen te realiseren ? Is er een resultaatsverbintenis ? Anders gaan we terug naar af.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, collega's, deze interpellatie gaat een eigenaardige richting uit. Het interpellatieverzoek van de heer Goovaerts ging over het principiële akkoord dat we afsloten met het Brussel Hoofdstedelijk Gewest. Nu gaat het hier over het GEN. In de mate van het mogelijke zal ik antwoorden.

Aan het afsluiten van een akkoord, principiële of niet, doen verschillende partijen mee, die moeten

overeenkomen. Mevrouw Verwimp vond het lang duren vooraleer er een initiatief werd genomen, maar dit is te wijten aan het aantal partijen dat het akkoord moet ondertekenen. Er gebeurde heel wat voorafgaandelijk werk.

Het principiële akkoord is niet het akkoord van 1991 dat werd aangepast of herzien, maar regelt de werkzaamheden inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen. Dat was het uitgangspunt. Het werd ondertekend op 10 juni 1998.

Ik wil geen appreciatie uitspreken over de manier waarop de Brusselse minister handelt, vermits iedereen handelt zoals hij opportuun acht. Het principiële akkoord wil ten dienste zijn van de vele mensen die dagelijks Brussel in of uit moeten.

Ik meen verder dat de problematiek van de taalwetgeving hier niet moet worden herhaald. De wetgeving is wat ze is, en moet worden gerespecteerd. We mogen dit niet verwarren met de hier te behandelen mobiliteitsaangelegenheden.

Recente persberichten over woningevolaties en dergelijke verdienen zeker onze aandacht. Wanneer iemand de behoefte voelt om de bevoegden voor huisvesting of Brusselse aangelegenheden uit de Vlaamse regering hierover te ondervragen, dan kan dit uiteraard. Dat staat iedereen vrij.

De concrete tekst van dit akkoord zal ter beschikking worden gesteld van de commissie, zodat de leden er kennis van kunnen nemen. Ik wil ervoor waarschuwen de zaken niet met elkaar te verwarren. We spreken hier over een principiële akkoord tot regeling van de samenwerking inzake mobiliteitsproblemen. Het GEN kan mee belangrijk zijn voor latere bedenkingen, studies of onderzoeken, maar werd nu zeker niet goedgekeurd. We hebben het ook niet over NMBS-plannen. In dit stadium willen we een aantal zaken samen aanpakken, en tekenen we eerst een totaalconcept uit van alle problemen om naderhand oplossingen aan te bieden door middel van concrete projecten. Ik zal hier niet de te bestuderen projecten, modaliteiten en investeringen opsommen : deze zijn immers opgenomen in de bijlage van het principiële akkoord, die ik u eveneens ter beschikking zal stellen.

Toch wil ik de krachtlijnen van het principiële akkoord nog even op een rijtje zetten : het beheersen van de mobiliteitsvraag ; het aanpassen van het vervoersaanbod met het oog op een verschuiving van het gebruik van de vervoersmodi ; het maken van bindende afspraken op basis van een beheersgericht transportbeleid ; het bewaken van de con-

Baldewijns

sistentie op het vlak van de planning en de uitvoering hiervan, zowel ten aanzien van het transportbeleid als ten aanzien van de impact van de andere sectoren op verkeer en vervoer ; het komen tot een optimale aanwending van de eigen financiële middelen tussen en binnen de verschillende vervoersmodi ; het creëren van een kader dat projectorganisatie toelaat ; en het zoeken naar een passende financiële oplossing.

In het principiële akkoord zijn strikte data opgenomen voor de samenwerking tussen de twee gewesten. Dat is ook belangrijk. Voor 31 augustus dienen alle organisatorische aspecten rond de samenwerking te worden geregeld. Het coördinatiecomité is reeds samengekomen, en de nodige schikkingen werden al getroffen.

De beide partijen komen overeen om elk de helft van de kosten te dragen die zijn verbonden aan de opmaak van het overkoepelende masterplan. Elke partij zal ook de helft van de kosten dragen die zijn verbonden aan de opmaak van gewestoverschrijdende haalbaarheidsstudies : ze zal het deel van de studiekosten dat zich op haar grondgebied bevindt en betrekking heeft op de gemeenschappelijke projectuitvoering, op zich nemen. De NMBS en de TEC zullen eventueel bij de kostenverdeling worden betrokken als ze ook betrokken zijn bij de inhoud van de studie.

Door de tariefintegratie, waarbij ook de NMBS en de SRWT zijn betrokken, zullen alle verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met één enkel vervoerbewijs kunnen worden uitgevoerd. De werkgroep belast met het realiseren van een tariefverbond, werkt voor elk type vervoerbewijs een verdeelsleutel uit voor de verdeling van de ontvangsten onder de diverse maatschappijen. Mevrouw Verwimp gaf een overzicht van de vele knelpunten. Ik wijs erop dat de inspanningen voor een tariefintegratie niet van nu dateren, maar dat deze sinds zes tot zeven maanden worden geleverd.

Dit is een uiterst complexe aangelegenheid. Mevrouw Verwimp, u haalde reeds enkele aspecten aan van die complexiteit. Deze aspecten maken nu het voorwerp uit van de onderhandelingen over de tariefintegratie. Er wordt gepraat over ontwaardingssystemen, de verdeling van kosten, en dergelijke meer. Het gaat over specifieke tarieven verbonden aan verplaatsingsmogelijkheden. Het zou me verbazen mochten we binnen een redelijke termijn van een half jaar niet meer zicht hebben op de

mogelijkheden. Er kan dan zelfs al sprake zijn van een stapsgewijze invoering.

Ik wil niet vooruitlopen op de besluitvorming, maar ben me bewust van het feit dat aan deze problematiek zeer specifieke aspecten verbonden zijn. Hiermee ga ik deels in op de algemeen gedeelde bezorgdheid van de heer Doomst over de mobiliteit van en naar Brussel.

Mijnheer Doomst en mevrouw Verwimp haalden eveneens de problematiek aan van de doorstroming en de verkeersbeïnvloedingssystemen. Dit zijn inderdaad zaken die nu als concrete projecten moeten worden ingevuld. Ze worden in het akkoord geciteerd als mogelijke terreinen waarop men zich in een eerste fase kan bewegen. Men is niet blijven stilstaan op dat vlak. We moeten trachten zicht te krijgen op de diverse mogelijkheden, en deze – al is het door middel van pilootprojecten – uitvoeren. Zo is er het huidige pilootproject Ninove-Brussel dat zeker zal worden voortgezet. We zullen dit project op de voet volgen.

Mijnheer de voorzitter, heel wat van de hier gemaakte opmerkingen zijn correct. De problemen worden onderzocht en er zullen concrete projecten worden opgestart. Mijnheer Goovaerts, wat ten laste is van het gewest op het eigen grondgebied, kan ook ten laste van dit gewest worden genomen. Een voorbeeld is het wegnemen van de blokkades in de lijn naar Vilvoorde. Dit is een eerste resultaat. Zo zullen we steeds meer concrete stappen zetten, in de hoop dat we deze totaalcontext en -visie in het masterplan verwoord krijgen.

Dat hier een prijs aan verbonden is, spreekt vanzelf : anders moesten we niet zoeken naar verdeelsleutels voor de kosten. Deze heb ik u reeds gegeven. Er hangt een prijskaartje aan, maar men kan slechts de exacte prijs bepalen nadat men weet welke de concrete inspanningen zijn die we kunnen leveren en de initiatieven die we kunnen nemen.

De voorzitter : De heer Goovaerts heeft het woord.

De heer Leo Goovaerts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in mijn interpellatie had ik het inderdaad over de uniformisering van de tarieven van de vervoersmaatschappijen. Ik vroeg eveneens wat de rol was van de NMBS. Ik verwees daarmee duidelijk naar het GEN. Ik zie niet goed in hoe men kan spreken over het oplossen van de Brusselse mobiliteitsproblemen zonder dat dit GEN, waarover reeds lang wordt gesproken, mee in rekening wordt genomen. Ofwel is het mobiliteit

Goovaerts

met het GEN, ofwel is het mobiliteit zonder het GEN. Voor mij vormt dat één geheel.

Het nut van mijn verschillende mandaten is dat ik kan nagaan hoe een onderwerp in elkaar steekt, en hoe het door de drie verschillende assemblees wordt geconcipeerd. Mijnheer de minister, ik stel me wel vragen over de manier waarop dit in Brussel wordt geïnterpreteerd en over de manier waarop u dit in Vlaanderen interpreteert. Ik zal daar niet verder op ingaan.

Mijnheer de minister, in de commissie voor Infrastructuur van de Kamer werd gezegd dat 40 tot 45 miljard frank van de kostprijs van 60 tot 65 miljard frank moet worden gedragen door de NMBS. We weten echter al lang dat er voor de investeringen van de NMBS een verdeelsleutel geldt van 60 procent voor Vlaanderen en 40 procent voor Wallonië. Aangezien alle lijnen vanuit Vlaanderen vertrekken, zullen de investeringen van de NMBS in het GEN voor problemen zorgen. De investeringen voor Vlaanderen zullen immers hoger zijn dan die voor Wallonië.

Mijnheer de minister, ik wil uw aandacht nu al op dat probleem vestigen, want het is nuttig dat u ervan op de hoogte bent. Het is trouwens al aan de orde geweest in de Kamer. Indien u dit probleem niet op federaal niveau oplost, komt er geen GEN. Als er geen GEN komt en er geen alternatief wordt gevonden om het GEN te vervangen, dan staan we nergens.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, laten we geen misverstanden laten groeien. De studie over het GEN is waardevol. Bij de opmaak van het masterplan kan dit element heel nuttig worden aangewend.

Mijnheer Goovaerts, u maakte terecht opmerkingen over de betrokkenheid van de NMBS. De

NMBS speelt een rol op het terrein. Vanzelfsprekend zal de NMBS betrokken worden bij de samenspraak die daarover moet ontstaan. We hebben trouwens ervaring op dat vlak. Vorig jaar op 17 maart hebben we immers ook al een overeenkomst afgesloten met het Vlaams Gewest, de NMBS en De Lijn om een aantal dingen samen aan te pakken, bijvoorbeeld de informatie-uitwisseling en de herinrichting van de stationsomgeving. Op het veld werden dus al heel wat initiatieven genomen om die samenwerking mogelijk te maken.

Mijnheer Goovaerts, u hebt ons terecht verwittigd. Het is voldoende de kaart eens te bekijken : omwille van de ligging van Brussel moet dan ook in bepaalde toegangen en ontsluitingen worden voorzien. We moeten daar rekening mee houden.

Het is niet omdat er een algemeen masterplan komt, dat er geen concrete initiatieven kunnen worden genomen. Dit is ook eigen aan een dergelijk principieel akkoord. De heer Doomst heeft dat zonet duidelijk benadrukt. Voorbeelden zijn de verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer, en de verkeerslichtenbeïnvloedings-systemen. Dat is een kwestie van goede afspraken, zodat de gebruikte apparatuur uitwisselbaar is. De zaken moeten zo hanteerbaar en klantvriendelijk mogelijk zijn. Op die manier kunnen we een betere doorstroming verwezenlijken.

We houden ons al lang bezig met de tariefintegratie. Een oplossing kan echter niet van de ene op de andere dag worden gevonden. Mijnheer de voorzitter, u kunt alles terugvinden in de nota over het principieel akkoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 17.25 uur.*
