

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

12 oktober 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de juridische constructie voor de invoering van het niet-betalend openbaar vervoer voor Vlaamse 65-plussers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de pendelparking nabij het station van Leuven

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fietsbeleid

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 12 oktober 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Eloi Glorieux

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.08 uur.*

Interpellatie van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de juridische constructie voor de invoering van het niet-betalend openbaar vervoer voor Vlaamse 65-plussers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Vandenbossche tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de juridische constructie voor de invoering van het niet-betalend openbaar vervoer voor Vlaamse 65-plussers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kon me niet inbeelden dat er, nu de strijd om de 65-plussers gestreden is, nog gedepasseerd over dit onderwerp zou kunnen worden gedebatteerd. Het voordeel van het pas nu agenderen van deze interpellatie is dat zij met de nodige objectiviteit kan worden behandeld in een periode van ontlasting.

Dit is dus een tekst die reeds dateert van 30 augustus. Ondertussen is er zoveel water door de Zenne gevloeid dat een aantal elementen van mijn interpellatie zonder voorwerp zijn geworden. Ik zal derhalve mijn interpellatie heroriënteren op grond

van de huidige regeling. Ik ga bewust niet langer in op de getroffen privaatrechtelijke regeling omdat die zaak ondertussen in werking is en de goede werking via het CDL-centrum Derde Leefstijd beezen wordt.

Ik zal mijn interpellatie beperken tot twee bondige vragen.

Om alle misverstanden te vermijden en omdat men op het terrein zelf niet goed meer blijkt te weten hoe de vork in de steel zit, wens ik duidelijk te vernemen hoe de Vlaamse regering de regeling van het onbetaald openbaar vervoer voor de 65-plussers in Brussel concipieert. Ik heb immers begrepen dat minister Anciaux blijkbaar het ongrondwettelijke karakter van zijn uitlatingen op de persconferentie over de identiteitskaart heeft ingezien. Laat ons dat maar als een fait divers uit het verleden beschouwen.

Hoe wordt dit budgettair geregeld, rekening houdend met het enorme succes dat dit initiatief bij de Brusselse bevolking kent ? Als ik me niet vergis, heeft de Vlaamse regering een vrij belangrijke verklaring ten aanzien van Brussel afgelegd en daarbij gesteld dat ervan wordt uitgegaan dat een derde van de Brusselse bevolking als Vlamingen wordt beschouwd, wat dus neerkomt op 300.000 personen. Zij verklaarde dienaangaande dat zij voor de budgettaire implicaties van die norm uitgaat.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Een overeenkomst tussen de VZW Seniorencentrum en de Vlaamse Vervoersmaatschappij regelt de uitreiking van kaarten voor gratis openbaar vervoer ten gunste van inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die 65 jaar en ouder zijn. Met deze kaart kunnen de begunstigden gratis gebruik maken van de diensten van het geregeld vervoer van De Lijn.

Stevaert

De financiering van de kaarten gebeurt door de Vlaamse overheid via het budget Brusselse Aangelegenheden. De overeenkomst werd afgesloten voor een periode van 1 oktober 2000 tot 31 december 2000. De geïnteresseerde 65-plussers kunnen hun aanvraag enkel indienen via de VZW Seniorencentrum Brussel.

De VZW Seniorencentrum geeft de nodige bekendheid aan deze mogelijkheid van gratis vervoer via drie informatiekanalen : een informatieve brief aan alle leden van de Brusselse seniorenvereniging, een advertentie in 'Brussel Deze Week', 'Tram 8', 'Onze Tijd' en '3Plus', alsook een spotje op TV-Brussel.

De VZW Seniorencentrum verzamelt de aanvragen en levert maandelijks de persoonsgegevens aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij die de aanmaak en de verzending van de kaarten op zich neemt. Voor dit systeem is geen enkele identiteitscontrole, noch een definitie van 'Vlaming zijn' nodig. Identiteitscontroles mogen trouwens uitsluitend gebeuren door wie daartoe gemachtigd is.

Aan de Vlaamse regering zal op korte termijn de wederzijdse erkenning van netabonnementen tussen Vlaanderen en Wallonië worden voorgesteld. Ook de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal worden uitgenodigd om het principe van wederzijdse erkenning van de huidige en toekomstige netabonnementen bij te treden. Concreet zou dit betekenen dat alle huidige en toekomstige netabonnementen van de VVM, de TEC en de MIVB geldig zouden zijn op de drie vervoersnetten.

De voorzitter : De heer Vandebossche heeft het woord.

De heer Walter Vandebossche : Ik dank de minister voor zijn antwoord en voor de wijsheid waarmee dit probleem werd opgelost.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de pendelparking nabij het station van Leuven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Martelaer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de pendelparking nabij het station van Leuven.

Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

Mevrouw Ann De Martelaer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil vandaag even stilstaan bij het project-Leuven-Noord en meer bepaald bij de transformatie van de huidige museumbewaarpplaats tot een park&ride-garage met een capaciteit van 2.500 wagens. Om dit project te realiseren bestaat er een raamovereenkomst tussen de stad Leuven, de NMBS, De Lijn, de NV Zeekanaal en het Vlaams Gewest dat door u wordt vertegenwoordigd. In de krant van 2 oktober konden we lezen dat u dit plan zou goedkeuren.

Een ander belangrijk gegeven binnen deze context is dat in de stad Leuven in het kader van het mobiliteitsconvenant een mobiliteitsplan wordt opgesteld. In de huidige fase van dit plan wordt gesteld dat, ik citeer, 'deze pendelparking de auto's vanuit de regio naar de parking zal brengen, zonder evenwel een meerwaarde te betekenen voor de omgeving'. Integendeel, deze park&ride-garage zal in het centrum voor bijkomende overlast zorgen.

Daarnaast is er ook nog de nota van de Vlaamse regering waaruit ik met betrekking tot de afstemming van het parkeerbeleid op het GEN het volgende citeer : 'in grootschalige pendelparkings nabij stations mag niet worden voorzien omdat zo de pendelende automobilisten het stedelijk verkeer nog meer zouden belasten.'

Als dagelijkse treingebruiker kan ik zelf goed getuigen van de huidige situatie aan het Leuvense station. Ik kan dus zelf vaststellen dat de huidige parkeermogelijkheden nog niet ten volle worden benut. Er is nog plaats over. Wel moet de autogebruiker die verder de trein wenst te nemen, vaak nog een eindje stappen omdat de parkeerplaats achter het kringloopcentrum vrij ver van het station verwijderd is. Dit motiveert de mensen die niet al te ver van het station wonen, tot het gebruik van de fiets.

Wie naar de radio luistert, hoort elke dag hoe de E314 met filevorming ter hoogte van Wilsele tot aan de aansluiting met de E40 te kampen heeft. Leuven is daar een groot slachtoffer van. Wie 's ochtends naar Leuven rijdt, gebruikt allerlei invalswegen waaronder de Diestsesteenweg, de Tiense-

De Martelaer

steenweg, de Naamsesteenweg, de Geldenaakssteenweg, enzovoort. Overal kom je files tegen. Door de aanleg van zo een immens grote parking aan het station van Leuven zullen nog meer automobilisten sluiptwegen zoeken. De inplanting van zo een garage betekent een beleidskeuze. Ofwel stimuleert men de automobilisten uit de regio om naar Leuven te komen en stimuleert men de files, ofwel investeert men in kleinschalige parkings zoals in Wezemaal. Daar heeft men aan het station een parking aangelegd zodat de inwoners van Wezemaal naar Leuven kunnen sporen.

Over het project-Noord doen allerlei geruchten de ronde. De plannen en de kranten spreken elkaar tegen. We hebben een brief van uw diensten aan het schepencollege mogen lezen en daarmee wordt het helemaal dubbelzinnig. Enerzijds zegt u daarin dat de aanleg van de parking zich situeert binnen het GEN, anderzijds wilt u de mensen die de parking op een andere wijze zouden gebruiken, demotiveren. Ik had graag wat meer duidelijkheid van u gekregen.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer treedt als voorzitter op.*

Was uw engagement in de eerst geciteerde raamovereenkomst niet in contradictie met het in opmaak zijnde mobiliteitsconvenant en de intenties van de Vlaamse regering ten aanzien van de afstemming van het parkeerbeleid op het GEN? Als het advies van de auditcommissie over het mobiliteitsplan negatief is, zult u dan toch doorgaan met de aanleg van de parking? Houdt de aanleg van een pendelparking niet de verdwijning van de parking aan de Martelarenlaan in, terwijl de stad precies daar investeringen doet? Mogen we van u verwachten dat u in dit dossier dezelfde houding aanneemt als bij de voorgestelde ontsluiting van de geplande spoorwegtunnel in Schaarbeek? Dit is vrijwel dezelfde problematiek. Of hebt u een plan om in de omgeving kleinschalige parkings aan te leggen aan de stations om het pendelverkeer naar de stedelijke gebieden te voorkomen?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mevrouw De Martelaer, de raamovereenkomst waar u naar verwijst, werd nog niet goedgekeurd. Het Vlaams Gewest heeft wel een algemene principeovereenkomst goedgekeurd waarin de grote lijnen van de raamovereenkomst zijn opgenomen. Vooraleer de eigenlijke raamovereenkomst wordt

goedgekeurd, zal ze door de provinciale auditcommissie worden besproken. De voorgestelde raamovereenkomst is niet in tegenspraak met de mobiliteitsplanning van het convenant. In de raamovereenkomst staat immers expliciet vermeld dat ze door de provinciale auditcommissie conform het in opmaak zijnde mobiliteitsplan van Leuven moet worden verklaard.

De voorgestelde raamovereenkomst kan dus nog worden bijgestuurd in functie van de opmerkingen van de auditcommissie. Bij de bespreking van de raamovereenkomst door de auditcommissie zal er ongetwijfeld veel aandacht worden besteed aan de voorgestelde parkings en de impact van deze parkings op het stedelijke weefsel.

Zonder vooruit te willen lopen op het resultaat van de besprekingen binnen de auditcommissie, meen ik dat er voldoende garanties ingebouwd zijn of ingebouwd kunnen worden opdat de pendelparking ter hoogte van het station geen overlast in het hart van Leuven zal veroorzaken.

Mevrouw Ann De Martelaer : Als ik het goed begrijp, zult u zich laten inspireren door het advies van de auditcommissie? Als die inderdaad zegt dat de inplanting van zo een grote garage overlast zal veroorzaken in de stad Leuven, zult u dat advies dan ook opvolgen?

Minister Steve Stevaert : Ik zal het nog eens duidelijk herhalen. Er is geen raamovereenkomst maar een principeovereenkomst. We zullen uiteraard rekening houden met de opmerkingen van de auditcommissie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fietsbeleid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fietsbeleid.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Sinds de federalisering van de administratie Wegen is er in Vlaanderen duidelijk een fietsbeleid op gang gekomen. Langs heel wat gewestwegen heeft men fietsstroken afgebakend, soms niet voldoende breed, maar dat is een andere kwestie. Sinds enkele jaren worden ook afzonderlijk gelegen fietspaden gerealiseerd. Deze zijn op de maat van de fietser gemaakt en dus voldoende breed en met een kwalitatieve wegbedekking. De realisatie hiervan verloopt aan de hand van een driejarenplan. Door onder andere module 13 van het mobiliteitsconvenant kunnen gemeenten hun inbreng doen. Toch ervaar ik dat de vooropgestelde planning niet altijd even vlot verloopt. Dit heeft verschillende oorzaken zoals te weinig overleg met de gemeenten, een onvoldoende uitgewerkt mobiliteitsplan, onteigeningen die tijd en geld kosten. Men heeft waarschijnlijk eerst de gemakkelijke fietspaden aangelegd en nu komt men aan de moeilijke en dure fietspaden toe. Dat vertraagt wellicht de planning. Hier komt nog bij dat de normen voor fietspaden strenger zijn geworden.

Als parlamentslid wil ik de plannen van een minister kunnen opvolgen. In juli 1998 stelde ik een schriftelijke vraag aan minister Baldewijns en in juni jongstleden aan minister Stevaert om de stand van zaken te kunnen vergelijken met de vooropgestelde planning. Ik vroeg ook naar de realisaties per provincie. Uit het antwoord blijkt dat de aanleg van vrijliggende fietspaden plots achteruit is gegaan. Ik heb al enkele objectieve moeilijkheden opgesomd. Deze had men moeten inschatten bij de planning. Wat me vooral ergert, is dat ik slechts algemene cijfers kreeg over de vrijliggende fietspaden en niet per provincie zoals ik had gevraagd. U kunt nu wel zeggen dat u die niet hebt, maar ik heb zelf verschillende administraties gebeld en zij deden wel de moeite om de cijfers op te zoeken. Ik heb nu meer inzicht in de problemen die administraties ervaren bij het opzoeken van dergelijke zaken.

Ik had deze vraag oorspronkelijk als een interpellatie ingediend, niet omdat het onderwerp politiek zo zwaarwichtig is, maar omdat een motie van aanbeveling hier eventueel op haar plaats zou zijn. Deze cijfers worden immers niet systematisch bijgehouden door de administraties. Zij moeten alle plannen afzonderlijk nakijken. Men weet trouwens niet hoe men een dergelijke vraag moet beantwoorden. Sommigen nemen alleen de afzonderlijke fietspaden in rekening, anderen tellen alle fietspaden. Sommigen geven de fietspaden langs twee kanten van de weg op en bekomen zo een totaal verschillend resultaat.

Als het fietsbeleid zo belangrijk is, en dat is het voor de burger, dan zou men permanent objectieve informatie ter beschikking moeten stellen. De administratie moet de richtlijn krijgen om bij elke nieuwe planning alle gegevens te verzamelen zodat de minister en het parlement de realisaties kunnen volgen. Ik stel u daarom de volgende vragen. Waarom wordt op een concrete parlementaire vraag hierover slechts vaag geantwoord ? Waarom is de informatie over de planning van de fietspaden en de effectieve uitvoering ervan niet toegankelijk via het internet of via andere kanalen ? Heel wat andere informatie van de administraties is immers wel toegankelijk. Is het niet zinvol om de effectieve resultaten systematisch aan het parlement voor te leggen samen met een evaluatie zodat het mogelijk is om algemene knelpunten weg te werken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Cleuvenbergen, in feite hebt u zelf al ten dele antwoord gegeven op de vragen.

Het verstrekken van statistische gegevens kan aanleiding geven tot misverstanden indien men niet is vertrouwd met de materie. Ik geef er daarom de voorkeur aan geen statistische gegevens vrij te geven. Een voorbeeld kan dit misschien verduidelijken. Hoewel de bedragen die worden besteed aan fietspaden redelijk gelijk kunnen lopen van jaar tot jaar of van provincie tot provincie, kan het aantal kilometers nieuw aangelegde fietspaden sterk verschillen. Dit is het geval omdat de kostprijs voor de aanleg van fietspaden in sterke mate wordt beïnvloed door de onteigeningskosten.

Daarnaast wordt ook geïnvesteerd in de verbetering van het comfort en de veiligheid van de fietsers in het licht van de herinrichting van doortochten en de heraanleg van kruispunten. Het is onbegonnen werk om projectgebonden aanbestedingsbedragen voor de heraanleg van doortochten of kruispunten op te splitsen en toe te wijzen aan specifieke categorieën van weggebruikers.

Het verzamelen van statistische informatie vergt bovendien veel tijd. De administratie zou daardoor minder tijd kunnen besteden aan de uitvoering van haar eigenlijke opdracht. Het Vlaams Parlement heeft hiermee rekening gehouden bij de opmaak van het Reglement door te voorzien in de onontvankelijkheid van vragen die uitsluitend strekken tot het verkrijgen van statistische informatie. Niettemin is het gevoerde beleid inzake fietspaden vrij duidelijk. De planning voor de aanleg van fietspaden werd opgenomen in het driejarenprogramma

Stevaert

van de administratie Wegen en Verkeer. Dit programma wordt jaarlijks aan het parlement meegegeeld. Ook de lokale overheden worden ruim op voorhand ingelicht vermits de aanleg van fietspaden wordt uitgevoerd via specifieke bijakten van het mobiliteitsconvenant.

De evaluatie van het gevoerde beleid is mogelijk door het analyseren van de opeenvolgende meerjarenprogramma's die aan het parlement worden meegegeeld. Ik ben het met u eens dat we op dit vlak nog werk moeten leveren. Ik wil echter geen systeem van constante bevraging waarbij gegevens de hele tijd verkeerd worden geïnterpreteerd. Enkel op basis van de evaluatie aan de hand van de meerjarenprogramma's kan duidelijkheid worden geschapen, in het andere geval krijgen we volledige desinformatie.

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Toch wil ik even benadrukken dat het opvolgen van het gevoerde beleid behoort tot onze taken als parlementslid. Ik ben me ervan bewust dat het niet de bedoeling kan zijn om om de haverklap statistieken op te vragen, maar dan moeten die wel elders verkrijgbaar zijn. In dit geval vormt dit net het probleem : nergens is informatie beschikbaar. Ik heb daaraan iets proberen te verhelpen door deze vraag te stellen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.32 uur.*
