



Vlaams
Parlement

vergadering **C66 – OPE6**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 december 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intergewestelijk overleg omtrent parkeerproblematiek en mobiliteitsbeleid in Brussel

- 259 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het parkingbeleid in en rond Brussel

- 268 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de plannen voor het schrappen van kantoorparkeerplaatsen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

- 361 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intergewestelijk overleg omtrent parkeerproblematiek en mobiliteitsbeleid in Brussel - 259 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het parkingbeleid in en rond Brussel - 268 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de plannen voor het schrappen van kantoorparkeerplaatsen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest - 361 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, in 1998 keurde de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het zogenaamde Iris 1-plan goed dat het jaar 2005 als streefdoel vooropstelde en gebaseerd was op gegevens die tussen 1991 en 1993 op het terrein verzameld waren. Bij het updaten van het plan in 2010, met ditmaal het jaar 2015 als nieuwe deadline, moesten die gegevens echter geactualiseerd worden: enerzijds omdat de doelstellingen van het initiële plan verre van gehaald werden, anderzijds omdat de sociaal-economische evoluties dermate waren dat de verkeersproblematiek enkel nog intenser en meer prangend geworden was.

Vandaag, tegen het einde van 2012, toont de realiteit opnieuw aan dat de intenties van de plannenmakers, bijvoorbeeld met betrekking tot parkeren, tegen de deadline van 2015 geenszins gehaald lijken te worden. Meer nog, het parkeerbeleid in Brussel is zelfs één grote chaos. De negentien gemeenten blijven elk apart actief inzake het parkeerbeleid op hun grondgebied, want een gewestelijk parkeerplan is helemaal nog niet concreet in zicht. Ook overleg en coördinatie met de andere gewesten ontbreekt nog veel te veel. De Brusselse minister van Openbare Werken en Vervoer gaf overigens recent te kennen dat het gewest de kosten van randparkings onmogelijk alleen kan dragen, en dat: "Vlaanderen en Wallonië hun verantwoordelijkheid moeten opnemen". Verkeersspecialisten verwachten overigens dat het verkeer rond Brussel tegen 2020 nog met een kwart zal toenemen.

Toch was er recent een lichtpunt. Er was sprake van dat met betrekking tot Brussel een intergewestelijke werkgroep knopen zou doorhakken in mobiliteitsdossiers die de grenzen van de gewesten overschrijden.

Minister, van de eerder door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aangekondigde 16.200 randparkings, waar pendelaars hun wagen kunnen achterlaten en kunnen overstappen op het openbaar vervoer, zouden er vandaag amper 2000 gerealiseerd zijn. De doelstellingen zijn met andere woorden veraf, de deadline is echter erg nabij.

Wat werd exact besproken in die voornoemde intergewestelijke werkgroep? Wat zette Vlaanderen er op de agenda, specifiek inzake parkeren? Welke knopen werden doorgehakt?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, de stad Brussel maakte onlangs de intentie bekend om het parkeren op de Heizelvlakte, namelijk bij het Koning Boudewijnstadion en het Brupark, betalend te maken. Dit punt is heel belangrijk omdat daar goede overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer zijn, zowel voor trein, tram als bus. Het is een echt knooppunt waar de autobestuurder op een ander vervoersmiddel kan stappen om naar het centrum van Brussel te trekken.

In antwoord op mijn actuele vraag van 17 oktober laatstleden gaf u duidelijk aan dat u niet opgezet was met deze eenzijdig, weliswaar voorlopig, uitgestelde beslissing van de stad

Brussel. U zei: “Ik vind het pijnlijk als een bestaande gratis parking plots betalend wordt en dat dit zonder overleg gebeurt. Men weet nochtans dat dit een serieuze impact kan hebben op het pendelgedrag. Het minste wat de stad in zo’n geval kan doen, is overleggen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en met het Vlaamse Gewest. Ik vind het niet proper dat het op die manier gebeurt is en ik vind het meer dan evident dat over zoiets overleg plaatsvindt.”

U hebt dan ook aangekondigd dat er op 16 november een intergewestelijk overleg gepland was waar u dit te berde zou brengen. U vertelde toen ook dat de plannen zijn uitgesteld, maar in ‘Brussel Deze Week’, las ik een artikel van 12 december 2012 – het is dus nog heel recent – over het parkeerplan van de stad Brussel. De titel was: “Liberalen zwakken parkeerplan af”. Er zouden aanpassingen op het parkeerplan komen, maar voor pendelaars zouden er geen aanpassingen gebeuren, een abonnement voor de pendelaars blijft 750 euro per jaar kosten. Ter compensatie zou Parking C op de Heizel worden opengesteld, maar het is nog niet duidelijk hoe dat georganiseerd zal worden met de vele beurzen die er plaatsvinden. Bovendien liggen de haltes van het openbaar vervoer veel verder van Parking C dan van de andere parkings. Uw aanvoelen dat het zou worden uitgesteld en dat het misschien niet zo erg zou zijn, wordt in dit persbericht dus tegengesproken. Ik vind het heel belangrijk om hier iets meer over te weten te komen.

Via de pers konden we ook vernemen dat de gewesten, ook Wallonië, van plan zijn om samen te werken aan de parkeerplanning voor Brussel met invloed op het Vlaamse en het Waalse Gewest. Een werkgroep – maar ik weet niet welke werkgroep dat is – zou knopen moeten doorhakken in dergelijke mobiliteitsdossiers die de grenzen van de gewesten overschrijden.

Mevrouw Grouwels, minister in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, lanceerde alvast de oproep om ervoor te zorgen dat Vlaanderen en Wallonië ook zouden bijdragen in de kosten voor de aanleg van randparkings. Zij vindt dat ook de gewesten hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Wat we kunnen concluderen uit dit hele verhaal, is eigenlijk dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de Brusselse gemeenten er niet uit raken. Dit geldt niet alleen voor de mobiliteitsdossiers, ook voor andere, de traditionele spanning is er steeds. De heer Reekmans gaf al aan dat er sinds jaar en dag gewerkt wordt aan een parkeerplan, maar dat er nog nooit iets gerealiseerd werd.

Minister, graag zou ik u hierover wat vragen stellen, want er zijn grote implicaties voor Vlaanderen. Kunt u toelichten wat er besproken werd tijdens het intergewestelijk overleg? Welke afspraken werden daar gemaakt?

Blijven de plannen voor het betalend maken van de parking op de Heizel in de koelkast of gaat de stad Brussel door met de plannen?

Is het de bedoeling om tot een algemeen parkeerplan te komen in overleg met de andere gewesten? Of wordt het huidige gewestelijke parkeerplan, na goedkeuring, verder uitgevoerd? Welke plaats hebben randparkings in dit parkeerplan?

Minister Grouwels liet verstaan dat de andere gewesten zullen moeten bijdragen voor de aanleg van randparkings. Wat is uw visie hierop? Indien de gewesten zouden bijdragen, kunnen ze de parkings dan mee beheren?

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Voorzitter, u weet dat wanneer het over Brussel en zijn hinterland gaat, ik heel graag te gast ben in uw commissie.

Voorzitter, minister, collega’s, de twee vorige collega’s hebben de problematiek uiteraard al heel goed geduid. Ik kan me aansluiten bij hen wanneer ze zeggen dat er heel wat onduidelijkheid bestaat over het parkeerbeleid in de stad Brussel, maar ook in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en dat dit gevolgen kan hebben voor het Vlaamse Gewest.

Er is inderdaad het plan om het aantal kantoorparkeerplaatsen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te verminderen en zo het autogebruik in de hoofdstad te laten afnemen. De Brusselse minister van Leefmilieu heeft hierover meer uitleg gegeven, en die uitleg stemt ons niet bepaald hoopvol. De schrapping zou opgelegd worden via een milieuvergunning en het aantal parkeerplaatsen zal afhangen van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Men zegt dat deze maatregel geleidelijk invloed zal hebben aangezien milieuvergunningen om de vijftien jaar moeten worden vernieuwd of verlengd.

Nog volgens de minister zouden er 20.000 tot 25.000 parkeerplaatsen verdwijnen, terwijl de mobiliteitsorganisatie Touring spreekt over een mogelijke bedreiging voor 55.000 plaatsen, het dubbele met andere woorden.

Nog volgens Touring wordt hiermee de kern van het probleem niet aangepakt en zou de Brusselse overheid beter eerst overstapparkings aan de rand van de stad installeren, zoals ook werd bepaald in het gewestelijke parkeerbeleidsplan Iris 2. Blijkbaar zijn er thans slechts 2000 plaatsen gecreëerd van de voorziene 16.200. Bovendien zijn die volgens de Brusselse beleidsvoerders eerder bedoeld voor de mensen die wonen aan de grenzen van het gewest dan voor de pendelaar die dagelijks uit de Rand en het verdere hinterland komt, hij wordt niet in eerste instantie als doelgroep beschouwd.

Minister, kunt u aangeven wat de impact is van deze plannen om de parkings te schrappen? Over hoeveel parkeerplaatsen gaat het nu precies? Binnen welke termijn zullen we het effect hiervan zien? Wat is het gevolg hiervan voor de dagelijkse pendelaar uit Vlaanderen?

Ik heb ook met veel interesse de pendelspecial gelezen van 'Brussel Deze Week' waarin de plannen inzake de parkeermogelijkheden en de plannen van de stations in een straal van 30 kilometer rond Brussel, in kaart werden gebracht. Men stelt dat er iets meer dan 5000 extra parkeerplaatsen bij zouden komen, maar daarnaast legde 'Brussel Deze Week' ook uit, op basis van het samen leggen van de plannen, dat er voor veertien van de achttien stations die op minder dan 2,5 kilometer van een afslag van de snelweg liggen, helemaal geen plannen voor extra parkeerplaatsen meer zouden zijn.

Minister, acht u het aantal nieuwe parkeerplaatsen waarin de komende jaren wordt voorzien aan de knooppunten van openbaar vervoer in de regio rond Brussel, voldoende om de huidige verkeersstroom op te vangen?

Het is ook heel duidelijk dat de maatregel inzake de kantoorparkeerplaatsen gevolgen zal hebben voor heel wat pendelaars die naar Brussel trekken. U gaf aan dat u de problematiek rond de afstemming van het lokale en het Brussels gewestelijke mobiliteitsbeleid, en het effect daarvan op Vlaanderen, zou aankaarten op de intergewestelijke werkgroep van 16 november. Uiteraard wil ik dan ook graag van u weten of de maatregel van de schrapping daar werd besproken. Welk standpunt nam de Brusselse minister voor Mobiliteit in?

Ik verwijs ook graag even naar Parking C. In de marge van het Brussels stadsparkerplan wordt dit blijkbaar aangereikt als een alternatief omdat het origineel geplande tarief voor het parkeren voor de pendelaar niet wordt gewijzigd. Is dit ook besproken binnen het overleg? Of staat dat nog op de agenda? Welke afspraken werden er met het oog op een betere afstemming inzake parkeer- en mobiliteitsbeleid op het interregionale overleg tussen Brussel en het Vlaamse Gewest gemaakt? U weet dat ik deze vraag hier al een aantal keer heb gesteld. Ik blijf ze herhalen, want er is echt wel nood aan een structureel overleg, aan een structurele aanpak en aan een structureel plan. Het verkeersbeleid in het ene en het andere gewest kan uiteraard niet los van elkaar gezien worden.

Het is in elk geval heel duidelijk dat de mobiliteit van Vlaams-Brabant niet stopt aan de grenzen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Omgekeerd ook niet. Ik kan u uit eigen ondervinding en praktijkervaring zeggen dat we daar dagelijks de gevolgen van mogen ondervinden. Het is heel duidelijk dat dit mobiliteitsoverleg en dit structureel overleg absoluut een belangrijke implicatie is van elke beslissing van een gewest. Ik hoop dan ook dat

ik van u kan vernemen, minister, op welke manier u hoopt aan deze problematiek een duidelijk en planmatig antwoord te geven in nauw overleg met uw collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, de intergewestelijke werkgroep vond plaats op 16 november 2012. Wat is daar precies uitgekomen? Zal er een afstemming komen van de visies op het parkeerbeleid van de twee gewesten?

Zijn er eigenlijk verschillen in visie? Dat zou kunnen en dat weten we graag wat het standpunt van het Vlaamse Gewest hierover is.

Komt op de werkgroep, en eventueel op de volgende werkgroepen, ook het parkeerbeleid van mevrouw Huytebroeck, Brussels minister van Leefmilieu, ook aan bod? Zij heeft in het nieuwe vergunningenbeleid toch heel strenge maatregelen ten opzichte van het parkeren genomen en die hebben uiteraard ook invloed. Het gaat dus niet alleen over parkeerplannen, maar ook over dergelijke maatregelen.

Het lijkt me evident dat wij niet zo gemakkelijk zullen meestappen in het inzetten van Vlaamse middelen op Brussels grondgebied om parkeertorens en dergelijke te bouwen. Toch heeft Vlaanderen een rol buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om verderop in randparkings te voorzien zodat die wagens niet tot zo dichtbij Brussel moeten rijden.

Gisteren is er nog een resolutie ter sprake gekomen die op 25 mei 2011 is goedgekeurd. Een van de punten daaruit was om tot maximaal overleg te komen tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het is de bedoeling dat er initiatieven worden genomen om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor fietsen, autodelen en wagens langs de knooppunten van openbaar vervoer, zowel op het Brusselse grondgebied als buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Wat zijn daar precies de plannen? We kennen het Gewestelijk Expresnet (GEN), maar hoe ver staat het daarmee? Zijn er nog bijkomende initiatieven of worden er nog geschrappt zoals mevrouw De Knop hier wist te vertellen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het gaat hier niet alleen over het schrappen van parkeerplaatsen, maar ook over een deel van de parkeerplaatsen die extra belast zullen worden. Afhankelijk van de zone waarin bedrijven zich bevinden, zullen de parkeerplaatsen die zij huren van het gewest worden geschrappt of zullen zij getaxeerd worden op die zogenaamde overtollige parkeerplaatsen. Dat kan variëren van 250 tot 500 euro per zogenaamde overtollige parkeerplaats. Dat is verstrekkend, want dit wordt dan nog eens gekoppeld aan het schrappen van parkeerplaatsen. Ondanks de verdiensten van het openbaar vervoer kan men de wagen niet volledig schrappen of bannen indien men in Brussel werkt.

Minister, het ministerieel comité voor interregionale mobiliteit heeft er zelf altijd hoog over opgegeven. Het is ook belangrijk dat dit bestaat, maar ik heb wel de indruk dat het niet heeft gefunctioneerd. Welke acties zult u ondernemen? Dit raakt Vlaanderen immers heel diep. Van aan de kust tot aan de Maas en omgekeerd worden mensen daardoor getroffen.

De voorzitter: Onze voormalige collega, de heer Gatz en mevrouw Els Ampe, de toekomstige schepen voor Mobiliteit van de stad Brussel, hebben destijds een voorstel gedaan aan het Brusselse Parlement. Ik heb daar toen een aantal initiatieven voor genomen. Ik ben het echter wel beu om voortdurend brieven te schrijven aan de voorzitter van het Brusselse Parlement, mevrouw Dupuis, waar ik nooit een antwoord op krijg.

We gaan nu naar een soort samenwerkingscommissie van het Vlaams Parlement, het Waals Parlement en het Brusselse Parlement. Daarbij moeten we de kans grijpen om in 2013 een aantal vergaderingen te beleggen met het Brusselse Parlement. Op die manier kan de problematiek door de volksvertegenwoordigers worden aangekaart. Daarbij kunnen dan de

beide ministers worden uitgenodigd, minister Crevits en Brussels minister van Vervoer, Brigitte Grouwels.

Deze problematiek heeft ook te maken met de wijze waarop men het openbaar vervoer in en rond Brussel uitbouwt. Ik verwijs naar de discussie over het plan-MER voor die vier tramlijnen. Ik las in 'Brussel Deze Week' dat men vier tramlijnen wil aanleggen. De Franstalige parlementsleden in het Brusselse Parlement zouden verbaasd zijn dat Vlaanderen spoorlijnen wil aanleggen op Brussels grondgebied. Als er geen keten van vervoer is, dan is dat voor een aantal mensen geen alternatief en zijn zij wel verplicht om met de wagen te komen.

Gisterenmorgen hebben we het in de Vlaamse Gemeenschapscommissie gehad over de taskforce Brussel op het vlak van mobiliteit. Dat was interessant.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De communicatie over de vier tramlijnen heb ik zelf gedaan via een persbericht dat ook deze commissie wellicht heeft ontvangen. Er hebben in het parlement ook een aantal infosessies over die vier tramlijnen plaatsgevonden. Er was een persconferentie. Verder waren alle parlementsleden uitgenodigd op informatiesessies om te weten waarover het gaat.

Het gaat over tramlijnen op Vlaams grondgebied waarvoor een milieueffectenrapport wordt opgemaakt. Minister Grouwels is daar zeer nauw bij betrokken. Als men zorgt voor een tramlijn in de Rand, dan is het belangrijk dat die tram kan doorrijden wanneer die op Brussels grondgebied komt. Het gaat over een ringtram die langs de ring rijdt en over een aantal trams die richting Brussel rijden. Het kan niet de bedoeling zijn dat men aan de grens moet stoppen en op een ander type tram moet overstappen. Het is de bedoeling dat het openbaar vervoer geïntegreerd wordt aangelegd. We zitten nog maar in de fase van het milieueffectenrapport. Er wordt nagegaan wat het meeste potentieel heeft en waar de tramlijn het best kan worden aangelegd, rekening houdend met de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Ik vind de suggestie om via het parlement initiatieven te nemen heel goed. De algemene beleidslijn die ik echter in dit dossier hanteer, is om alle knooppunten van openbaar vervoer met alle vervoermodi bereikbaar te maken. Als men mensen met het openbaar vervoer wil laten rijden, moet men ervoor zorgen dat het voor voetgangers, fietsers en wagens toegankelijk is en dat men de wagens ergens kwijtraakt. Dat betekent concreet dat er in de omgeving van knooppunten voldoende parkeerplaatsen moeten zijn.

Het beleid moet erop gericht zijn het gebruik van het openbaar vervoer in het algemeen te stimuleren en het aandeel ervan te verhogen. We moeten voldoende modaliteiten aanbieden om de pendelaar zo snel mogelijk naar zo'n openbaar vervoersknooppunt te leiden.

Een voorbeeld van het beleid is wat wij momenteel in Vlaanderen doen rond de stationsomgevingen. Wij participeren in de vernieuwing van stationsomgevingen. Wij nemen een deel van de financiering voor onze rekening. Wij proberen ervoor te zorgen dat die stationsomgevingen met alle andere vervoermiddelen bereikt kunnen worden. Autoparkeren is daarbij een bijzonder belangrijk punt.

Als men plots wordt geconfronteerd met een beslissing die wordt genomen door de stad Brussel om het parkeerbeleid drastisch te wijzigen zonder daar vooraf over geraadpleegd te zijn, dan kan men alleen verontwaardigd zijn. En dan ben ik dus ook. Ik vind dat dit totaal niet kan. Er zijn voldoende overlegorganen om ervoor te zorgen dat dit kan worden besproken.

Er was trouwens voorzien in overleg tussen Vlaanderen en Brussel via het zogenaamde principeel akkoord. Ik heb in november in het parlement gezegd dat er een nieuwe vergadering was gepland en dat dit op de agenda zou worden geplaatst. Uw vragen zijn dus vervolgvragen op wat ik toen heb gezegd.

Dat intergewestelijk overleg heeft plaatsgevonden op vrijdag 16 november. Daar is de problematiek van die gefragmenteerde aanpak en van die snippermaatregelen over het parkeerbeleid in en rond Brussel besproken. Op die vergadering is ook met zoveel woorden meegedeeld dat het parkeerplan van de stad Brussel opgeschort is. Gisteren stond daarover ook een bericht in de pers. Daar stond ook in dat de invoering van het plan is opgeschort en dat de geplande inwerkingstelling van de parkeerautomaten eveneens is opgeschort.

We hebben ook een aantal concrete afspraken gemaakt. De belangrijkste afspraak is dat er intussen een nieuwe werkgroep integraal parkeerbeleid is opgestart, waarin de diverse verantwoordelijken van beide gewesten zetelen. Het eerste overlegmoment van deze nieuwe werkgroep is voorzien begin januari. Het doel van de werkgroep bestaat erin een afgestemde visie op en een integrale aanpak van het parkeerbeleid in Brussel en Vlaanderen op te maken.

Tijdens die eerste bijeenkomst zal een toelichting worden gegeven van het in opmaak zijnde gewestelijk parkeerplan van het Brusselse Gewest. Het is goed dat dit ons wordt uitgelegd. Er zijn de gewesten en de gemeenten, maar het gewest heeft wel toezicht op de gemeenten.

Het is ook de bedoeling om te komen tot een visie over het parkeerbeleid in en rond de Brusselse Rand. Een aantal aspecten zullen sowieso besproken worden. Zo zullen de knelpunten worden bekeken en zal worden nagegaan hoe we tot kortetermijnoplossingen kunnen komen. Daarnaast moet worden bekeken waar mogelijke transitparkings het best worden gelokaliseerd om te zorgen voor een goede afstemming met het openbaar vervoer en de verkeersstromen. Verder is het de bedoeling om te praten over de modaliteiten van parkeren. Het is niet alleen een kwestie van plaats maar ook van modaliteiten. Er moet ook worden nagegaan wat de capaciteit is van die transitparkings. Er is ook de problematiek van de tariefzetting. Moet er een tariefzetting zijn en zo ja, wat is dat dan? Andere vraag is of er een gecombineerd tarief mogelijk is met het openbaar vervoer. Het lijkt mij interessant om ook deze zaken te bekijken. Tot slot moet ook de visie op middellange en lange termijn worden bekeken.

Vandaag om 16 uur vindt er een intergewestelijk overleg plaats, als vervolg op het overleg van 16 november 2012. De opstart van de werkgroep integraal parkeerbeleid staat op de agenda van dat overleg. Het is de bedoeling om begin januari heel concreet en aan een hoog tempo met die intergewestelijke werkgroep van start te gaan.

Tijdens het overleg van 16 november hebben we wel gemerkt dat de grote principes en visies gelijkaardig zijn. We willen allebei de pendelaar de mogelijkheid bieden zo dicht mogelijk bij zijn woonplaats op het openbaar vervoer over te kunnen stappen. Dat kan enkel lukken met een goed uitgebouwd openbaarvervoersnet in de GEN-zone en ook daarbuiten en wanneer er voldoende overstapmogelijkheden zijn voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Het komt er nu op neer om die wederzijdse visies te integreren. Dat moet tijdens de komende maanden gebeuren in die werkgroep.

Wat die Brusselse transitparkings betreft, is er ook wat onduidelijkheid. Tijdens het overleg heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verklaard dat die parkings enkel bedoeld zijn als aanvulling op de overstapparkings op het grondgebied van Vlaanderen en Wallonië. Het doel van deze transitparkings is om personen uit de nabije omgeving de mogelijkheid te bieden met hun wagen het dichtstbijzijnde knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer te bereiken. Dikwijls is er op die plaatsen ook nog een overstapmogelijkheid naar de publieke deelfietsen van Villo!. De overstapparkings zijn bedoeld voor mensen die in de directe omgeving wonen aan de grenzen van het gewest. Het was ons ook niet helemaal duidelijk wat een transitparking precies was: voor iedereen, voor zij die dichtbij wonen?

Het gaat in een eerste fase om zeven bestaande parkings: Coovi/Ceria, Kraainem, Delta, Reyers, Roodebeek, Stalle en Lennik-Erasmus. Geen enkele van die parkings wordt vandaag al echt uitgebaat als een volwaardige transitparking voor pendelaars. Het is de bedoeling dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest daarin verandering brengt. Als hun parkeeragentschap

operationeel wordt, zouden ze bijvoorbeeld overwegen om de transitparkings in overleg voor te behouden voor gebruikers van het openbaar vervoer. Men wil van die parkings een zone maken waar automobilisten en fietsers heel snel kunnen overstappen op het openbaar vervoer of op de fiets. Het is niet de bedoeling, ook niet van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, om daar grote aantallen pendelaars op te vangen. Ze willen wel de mogelijkheden bieden en stimuleren om zo snel mogelijk vanaf waar ze zijn bij het dichtstbijzijnde GEN-treinstation of andere stations te geraken.

Ook in Vlaanderen hebben we ambities. We willen ervoor zorgen dat er kleinschalige ‘park and ride’ en overstapmogelijkheden georganiseerd zijn langs de verschillende knooppunten van het openbaar vervoer. We moeten er daarbij ook proberen voor te zorgen dat we zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaars geraken. Daarom worden ook de halte-inplantingen bekeken in de voorbereidende studies voor de mogelijke tramverbindingen in Vlaams-Brabant. Het zit er mee in. Het was trouwens een belangrijk aandachtspunt tijdens de persconferentie: de multimodale overstapknooppunten. Het is veel meer dan enkel een tram onderzoeken. Je moet ook kijken op welke manier er zo veel mogelijk pendelaars gebruik van kunnen maken. Dat zit mee in die MER’s.

Ook de gemeenten in Brussel moeten hun verantwoordelijkheid opnemen, collega’s. Het Brusselse Hoofdstedelijke parkeeragentschap heeft in de eerste plaats als opdracht om het gewestelijk parkeerbeleidsplan, dat dus nog in voorbereiding is, uit te voeren en om gemeenten bij de opmaak van hun gemeentelijke parkeerplannen bij te staan. Uiteraard moet zo’n gemeentelijk plan complementair zijn met het gewestelijk plan. Het gaat niet op dat het er haaks op zou staan. Ze moeten aanvullend zijn en niet strijdig.

Aangezien het gewestelijk parkeerbeleidsplan de basis zal vormen en de gemeenten hun visie inzake parkeerbeleid in overeenstemming moeten brengen met het gewestelijk parkeerbeleidsplan via een gemeentelijk parkeeractieplan, is het evident dat het overleg over het integrale parkeerbeleid op gewestelijk niveau wordt gevoerd. Minister Grouwels heeft de nieuwe gemeentebesturen opgeroepen om zich met hun beleidsplannen ondubbelzinnig in te schrijven in het Iris 2-mobiliteitsplan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ook de gemeentelijke parkeeractieplannen van de gemeentebesturen kunnen enkel in uitvoering zijn van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en moeten op die manier bijdragen tot een beter parkeerbeleid.

Mevrouw Jans, het is absoluut de bedoeling van de gewesten om tot een geïntegreerd plan te komen. Er zijn twee niveaus: het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest versus de gemeenten en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen. Het is de bedoeling om tot een geïntegreerde visie te komen, een samenwerking tussen het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We willen dat zo optimaal mogelijk laten verlopen. De werkgroep gaat in januari van start, om te proberen alle knelpunten op te lossen. Maar finaal blijft het een beslissing van Vlaanderen, Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Ik was ook verrast, in verband met de financiering, over de zin die in de media is gekomen. Het ging erover dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet alles alleen kon en dat de andere gewesten ook mee zouden moeten betalen. Maar blijkbaar is dat verkeerd begrepen, denk ik toch. Het idee dat andere gewesten mee zouden moeten betalen stond in een artikel in De Morgen van 16 november 2012: “Het Brusselse Gewest kan de kosten van de randparkings onmogelijk alleen dragen, dus zullen Vlaanderen en Wallonië hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.”

Er is me echter geen enkele vraag gesteld om bij te dragen of om te betalen voor parkings of parkeergebouwen op Brussels grondgebied. Wat mogelijk bedoeld wordt, is dat de andere gewesten op hun eigen grondgebied moeten zorgen voor voldoende parkeergelegenheid bij multimodale knooppunten. Daar kan ik weinig tegen hebben. Dat is ook de visie van Vlaanderen. Er is geen haar op mijn hoofd dat eraan denkt om te betalen voor parkings in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Maar ik kan moeilijk zeggen dat ik dat niet wil doen, want de vraag is me niet gesteld. Ik moet correct blijven.

Het kabinet van minister Grouwels heeft op de vergadering gemeld dat men, naast het opwaarderen van bestaande parkings, werk wil maken van nieuwe bijkomende transitparkeerplaatsen. Daarover heb ik daarnet uitleg gegeven. Het Iris 2-mobiliteitsplan duidt daarvoor een aantal mogelijke locaties aan, zeven in totaal. De eerste locatie is Bordet, bereikbaar vanaf de A201, bediend door het GEN en verschillende andere lijnen. Een tweede is Sint-Agatha-Berchem, gelegen op de E40 en bediend door het GEN. Een derde mogelijkheid is Heizel, vlakbij de Brusselse ring en bediend door de metro en lijnen met hoog dienstniveau. Een vierde locatie is Reyers, op het einde van de E40, bediend door trams met hoog dienstniveau. Een vijfde is Vorst Zuid, vlakbij de ring en het GEN. Een zesde is Weststation-Beekkant. De zevende mogelijkheid is Moensberg, bij de kruising van twee NMBS-lijnen.

Het is evident dat dat een enorme financieringskost zal meebrengen. Daarom heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook de intentie geuit om dat te realiseren via publiek-private samenwerking. Meer weet ik daarover op dit ogenblik ook niet.

Wat het betalend maken van de parking op de Heizel betreft: ook dat is aan bod gekomen tijdens het intergewestelijk overleg van 16 november 2012. Er werd gemeld dat het plan opgeschort werd. Er zal een nieuwe procedure worden opgestart. Sowieso moeten de pendelaars nu nog niets betalen en ik ga ervan uit dat dat wordt meegenomen in het overleg dat nu loopt en dat vanaf januari van start gaat.

Mevrouw De Knop, de kantoorparkeerplaatsen zijn ook aan bod gekomen. Er is gevraagd wat het effect is van de specifieke maatregel van het schrappen van kantoorparkeerplaatsen voor de dagelijkse pendelaar. Het effect ervan is voor Vlaanderen nog niet berekend.

In het Iris 2-plan staat een globale doelstelling om het autoverkeer tegen 2018 met 20 procent terug te dringen. We hebben die doelstelling, zoals ons is gevraagd, meegenomen in de doorrekeningen in kader van het strategische MER, dat nog moet worden goedgekeurd, voor de optimalisatie van de noordelijke ring om Brussel. Het plan is nog niet definitief, mevrouw De Knop. Er wordt nog over onderhandeld. Je kunt dat pas schrappen vanuit de doelstelling dat er 20 procent minder verkeer moet zijn, en dat hebben we meegenomen in onze optimalisatieberekening voor de ring, omdat we duidelijk de effecten van een en ander willen zien.

Collega's, ik besef zeer goed dat er nog heel wat onduidelijkheid is. U hebt absoluut nog niet op alle vragen een antwoord gekregen. Maar ik hoop dat we vanaf januari die werkgroep in een constructieve sfeer kunnen laten starten. Ik hoop dat de komende maanden een en ander duidelijk zal worden.

De heer Peter Reekmans: Minister, bedankt voor het uitgebreid antwoord. Tot nu toe zijn er enkele voorbereidende vergaderingen geweest, maar ik begrijp dat pas in januari het werkelijk overleg zal beginnen voor het intergewestelijk parkeerplan. Onder de transit-parkings begrijpen we dus niet de randparkings? Die randparkings worden steeds belangrijker voor het verkeer vanuit Vlaanderen naar Brussel.

Volgens de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou dat allemaal binnen drie jaar moeten worden gerealiseerd. Nu zitten we aan ongeveer 2000 parkeerplaatsen. Het objectief is 16.200 parkeerplaatsen. Dat vergt een forse inhaalbeweging.

Het is me niet duidelijk of dit een onderdeel van het intergewestelijk verkeersplan zal vormen. Ik weet niet of de minister hier wat meer over kan zeggen. Van 2000 naar 16.200 is nog meer dan maal 8. Er is op dat vlak nog heel wat werk aan de winkel.

Ik vraag me af wat het aanvullend element is. Dit verontrust me in verband met de intergewestelijke samenwerking. Er zijn transitparkings. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil zelf voor randparkings zorgen. De Vlaamse overheid wil de knooppunten aanpakken en voor park-and-ridezones zorgen. Mij lijkt het logischer en complementair om die randparkings en park-and-ridezones ook intergewestelijk te benaderen. Er zijn heel wat

locaties in de Brusselse Rand waar de Vlaamse overheid met de Brusselse overheid zou kunnen samenwerken. We willen het verkeer naar bepaalde parkings afleiden.

Ik weet niet of dit een onderdeel van het plan is. Uit de uitleg die de minister net heeft gegeven, leid ik af dat Vlaanderen apart bezig is met park-and-ridezones en dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest apart bezig is met randparkings. Ik stel dan ook de bijkomende vraag waar het complementaire in schuilt. Dat is me nog niet duidelijk.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik dank de minister voor de uitgebreide uitleg. Er is op dit moment wel nog niet veel geconcretiseerd. Ik vind het positief dat eindelijk de eerste stappen worden gezet om in verband met het versplinterd parkeerbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en van het Vlaamse Gewest effectief tot overleg over te gaan.

Mijn vrees blijft dat het bij overleg zal blijven. Volgens de uitleg van de minister zullen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest samen bepalen welke geïntegreerde visie op parkeren zal worden uitgewerkt. De gemeenten zullen dan naar die ook door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onderschreven visie moeten luisteren. Alles moet hierin worden geïntegreerd.

Net daarom heb ik dat uittreksel uit het persbericht van de stad Brussel voorgelezen. Volgens mij ligt 12 september 2012 al na het overleg tussen beide gewesten. Volgens dat persbericht zal de stad Brussel haar plan verder uitvoeren. Pendelaars zullen voor 750 euro betalend op de Heizelvlakte kunnen parkeren. Het is nog steeds de bedoeling de parking C van de Heizel eventueel open te stellen. Ik merk een grote tegenstrijdigheid tussen wat tijdens het intergewestelijk overleg is afgesproken en de realiteit.

Ik vraag me dan ook af in welke mate de gemeenten en in het bijzonder de stad Brussel bij het intergewestelijk overleg worden betrokken. Indien de gemeenten verder blijven doen en de gewesten ondertussen nadenken over hoe het moet, zullen de visies blijven botsen en zal er geen oplossing voor de pendelaars komen.

Ik stel me ook nog vragen bij de randparkings, die onder de Vlaamse bevoegdheden vallen, en de transitparkings. De minister heeft net het lijstje opgesomd van de transitparkings en van de nieuwe parkeerplaatsen die er in toepassing van het Iris 2-plan zullen komen. Indien ik goed heb geluisterd, gaat het in feite om dezelfde parkings. Ik vraag me af of de transitparkings dezelfde parkeerterreinen beslaan als de parkeerplaatsen die in het Iris 2-plan staan vermeld. Indien dat zo zou zijn, zouden in feite geen nieuwe parkeerplaatsen worden gecreëerd en zou er nog geen oplossing voor het probleem zijn.

Een ander element waar ik de nadruk op wil leggen, is de financiering. Ik vind het een zeer goede zaak dat de minister heeft gesteld dat Vlaanderen niet op Brussels grondgebied zal investeren. We zijn verantwoordelijk voor de park-and-ridezones op Vlaams grondgebied, maar zullen geen centen in Brussel steken.

Ik hoop dat de minister die belofte zal kunnen waarmaken. We zien immers wat er ten gevolge van het Vlinderakkoord en Beliris naar Brussel stroomt om een hoofdstedelijke problematiek op te lossen. Dat loopt op tot 600 miljoen euro per jaar. Er zijn dus duidelijk middelen om de parkeerproblematiek op Brussels grondgebied aan te pakken. Ik roep de minister dan ook op om dat standpunt ook tijdens het verder overleg in de werkgroep en tussen de gewesten aan te houden.

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Uit het antwoord van de minister blijkt duidelijk hoe complex dit dossier is. Het gaat niet enkel om de relatie tussen twee gewesten, het gaat ook om de relatie tussen de gemeenten binnen een gewest en om de impact hiervan op het andere gewest. De minister tracht waarschijnlijk op alle mogelijke manieren een oplossing te vinden. Ik heb daar veel respect voor. Ik begrijp dat het verre van evident is.

Ik wil in dit verband trouwens verwijzen naar de initiatieven die ik in het verleden heb genomen. Mijn fractie is de initiatiefnemer geweest van een resolutie die de meerderheid van het Vlaams Parlement heeft goedgekeurd. In die resolutie vragen we een interregionale aanpak van de mobiliteitsproblematiek in zijn geheel.¹

Het is nu eind 2012. Ik stel vast dat de problematiek nog even actueel is als de dag dat ik in het Vlaams Parlement aankwam. Ondanks de goede intenties van de minister en de goede wil van onze parlementsleden die voor een structurele aanpak van de mobiliteit pleiten, is het blijkbaar zeer moeilijk dit naar de realiteit te vertalen.

Ik apprecieer de eerlijkheid van het antwoord van de minister. Ze heeft de problemen correct benoemd. Het beleid is volgens haar gigantisch versnipperd. Dat klopt. Ik woon in de Vlaamse Rand, meer bepaald in het Pajottenland, en ik zou graag even beschrijven hoe het eigenlijk in zijn werk gaat.

Ik werkte vroeger op de fractie. De kantoren lagen in Brussel, vlakbij de Kapellenkerk. Ik vertrok toen 's morgens dapper met mijn Volkswagen Polo naar Ternat. Ik wilde het openbaar vervoer nemen. Ik vond het niet te doen met de auto naar Brussel te rijden. Ik vond geen plaats aan het station van Ternat. Gefrustreerd reed ik verder en wilde ik het in Dilbeek proberen. Ik arriveerde dan aan het station van Dilbeek, maar in een straal van 3 kilometer rond dat station was geen enkele parkeerplaats te vinden. Ik reed dan maar door. Het is misschien een saai verhaal, maar ik wil verduidelijken in welke situatie veel mensen zich elke dag bevinden.

De dag nadien probeerde ik eens via een andere weg. Ik probeerde dan een plaatsje aan het Erasmusziekenhuis te vinden. Met veel geluk kon ik mijn auto ergens achter een hoekje parkeren. In feite was dit een parkeerplaats van een bedrijf. Toen kon ik eindelijk de metro richting Brussel nemen.

Ik was dus elke dag anderhalf uur onderweg. Op den duur nam ik gewoon mijn Volkswagen Polo tot aan de kantoren van de fractie. Daar hadden we parkeerplaatsen. Ik nam gewoon de parkeerplaats van mijn baas. Aangezien hij in Brussel woonde, kwam hij met het openbaar vervoer.

De slotsom is dat mensen hun auto nemen omdat ze het kotsbeu zijn elke dag opnieuw een mogelijkheid te moeten zoeken om toch de overstap naar het openbaar vervoer te kunnen maken.

Aangezien mijn pleidooi lichtjes emotioneel is, zal ik nu weer naar de rationaliteit overstappen. Ik wil de minister namelijk twee voorstellen doen.

In de eerste plaats wil ik de minister vragen de lijnen van het GEN eens te herbekijken. Bepaalde GEN-lijnen passeren over de rand rond Brussel. Die lijnen vertrekken in Mechelen of in Denderleeuw en passeren, bijvoorbeeld, in Schepdaal. Het is fantastisch dat er een GEN-lijn passeert langs de Ninoofsesteenweg, waar we een tramlijn willen aanleggen. Dat is een fantastische troef. We zouden daar een overstapparking kunnen aanleggen. Zo zouden we voor de mensen uit de regio een mobiliteitsknooppunt mogelijk kunnen maken. Dat kan echter niet zonder voldoende parkeermogelijkheden voor de mensen die de overstap willen maken. Momenteel stopt de GEN-lijn zelfs niet in Schepdaal.

Ik geef dit voorbeeld omdat ik het goed ken. De GEN-lijnen bedienen Gent, Mechelen en alle satellietsteden. Ze bieden echter geen oplossing voor de mensen die binnen een straal van 20 kilometer rond Brussel wonen. Volgens mij kan de Vlaamse overheid dit zelf aanpakken. Dit is namelijk het eigen grondgebied.

¹ Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 828/1-4.

In de tweede plaats begrijp ik uiteraard dat we enkel door middel van samenwerking een oplossing kunnen vinden. Er moet met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden samengewerkt. Al die zaken hebben een invloed op elkaar. Wat de parlementen betreft, heeft de voorzitter goede intenties. We moeten dat absoluut proberen. Ik wil daar mee mijn schouders onder zetten. Er is meer dan ooit behoefte aan politiek overleg tussen de minister en de beleidsmakers in Brussel. Minister Grouwels heeft goede intenties. Er moet echter ook met een aantal andere mensen worden gesproken. Dat zou kunnen helpen.

U weet dat beter dan ik. Zolang we het niet als een geheel bekijken met de ring, met de parkeerproblemen en met de tramlijnen, dan zullen we geen stap verder geraken. Ik herhaal dus mijn vraag – en ik weet dat dat misschien saai is, maar ik ervaar elke dag dat het echt nodig is. Probeert u alstublieft om werk te maken van een interregionaal overleg op het niveau van de politiek en probeer tot afspraken te komen voor de komende tien jaar. Iedereen voelt dat het noodzakelijk is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik heb het even gehad over het extra belasten van parkeerplaatsen die men huurt van de stad of van het gewest. Het zou gaan om ongeveer 70.000 parkeerplaatsen die geïsoleerd worden. Echt waar, 70.000, los van het schrappen en al de rest. In het licht van de andere zaken wordt dit soms wat ondergesneeuwd, maar ik vraag u om ter zake ook de vinger aan de pols te houden, om dit ook te bewaken op het geplande overleg zodat men tot rede komt en die extra belasting laat varen. Dit raakt heel veel mensen, ook heel veel Vlamingen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: In Leuven hebben wij een prachtig uitgebouwd station met heel veel parkeerplaatsen en er komen er nog bij op Leuven-Noord. Het is natuurlijk een investering van de NMBS. Veel van de randparkings waarnaar verwezen wordt, zouden ook investeringen van de NMBS moeten zijn, niet van Vlaanderen, maar we kunnen eraan meewerken, dat is het punt niet.

Ik vond het goed dat de minister ons er nog eens aan herinnerde dat bij de uitbouw van de tramlijnen, die wel onder onze bevoegdheid vallen, ook in parkeerfaciliteiten op de knooppunten of aan belangrijke haltes zal worden voorzien.

Ik heb nog een toemaatje bij het schrijvende verhaal van mevrouw De Knop. Ik wil haar geval niet uitdiepen, voor heel veel mensen is er inderdaad echt geen andere optie. Maar laten we ook eens denken aan een goed uitgebouwd busnetwerk van snelbussen voor woonwerkverkeer. Dit is een vraag die hier al lang wordt gesteld: meer aandacht voor woonwerkvervoer door De Lijn. Het is perfect mogelijk om vanuit uw woonplaats de bus te nemen, maar als die aan elke halte stopt, snap ik wel dat er nog werk is voor De Lijn op het vlak van meer directe connecties tussen gemeenten. Als men zo vanuit Lennik rechtstreeks naar Ternat zou kunnen reizen om daar een trein te nemen, hoeft men zelfs geen parkeerplaats meer te zoeken. Dat aspect mogen we niet vergeten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mensen die zeggen dat het een complexe problematiek is, hebben uiteraard gelijk. We komen hiermee op het snijpunt van de bevoegdheden van twee gewesten, plus van een aantal gemeenten die ook autonomie hebben. Ik heb geprobeerd om duidelijk te maken dat een gemeentelijk parkeerplan complementair moet zijn aan het gewestelijke parkeerplan. Nu bevinden we ons in een situatie waarbij gemeenten of de stad Brussel plots zeggen hoe ze het zullen doen en daar komt dan het gewestelijk plan boven. We moeten daar orde in scheppen, maar hoe graag ik dat ook zou willen doen, ik kan dat als Vlaams minister niet, ik heb totaal geen bevoegdheid op dat vlak. Zij moeten het doen.

Wat ik wel kan doen, is ervoor zorgen dat het intergewestelijke niveau wordt geactiveerd. En het is juist, mevrouw De Knop, we kennen uw initiatieven en die van andere mensen en ze zijn bijzonder lovenswaardig, maar die zaken vooruit krijgen op het terrein, dat is uiteraard een ander paar mouwen.

Er zijn toch een aantal zaken die mij wat hoop geven. We hebben nu twee dossiers van de voorbije maanden waarin ik zie dat Brussel en Vlaanderen echt heel consequent samenwerken. Het eerste dossier betreft de vier tramlijnen. Ik herhaal nog een keer dat afgestemd werd op Brussel. Het is wellicht historisch, maar alles werd vooraf doorgesproken en alles werd goed bekeken. Als we er ooit een tramlijn leggen, zal het een tram moeten zijn die op de sporen kan doorrijden en met goede connecties. Dat is een stap voorwaarts.

En gisterenmiddag hebben wij een GEN-fietsnet voorgesteld. Het is nog nooit eerder gebeurd dat dit geïntegreerd werd bekeken. Een apart studiebureau heeft bekeken hoe we voor de pendelaar snelle verbindingen kunnen maken van en naar Brussel plus binnen in de Rand. Het is immers niet alleen Brussel dat telt, maar ook wat rond de stad ligt. Dat is juist. Het openbaar vervoer gaat vaak alleen naar Brussel. Mensen die een verplaatsing moeten maken in de Rand, moeten nu via Brussel, en dat is jammer. Met het fietsnetwerk hebben we echt een structuur gemaakt die ik vergelijk met een spinnenweb: er zijn lijnen naar Brussel, maar ook verbindingslijnen daar rond.

We hebben dit heel geïntegreerd bekeken met de plannen die er nog zijn voor het openbaar vervoer. Als we een ringtram maken, kan er evengoed in plaats worden voorzien om er een degelijk fietspad naast te leggen. Het is de eerste keer dat we het op die manier bekijken.

Het fiets-GEN werd ook samen met Brussel bekeken. We hebben gezegd: elk heeft zijn kilometers en we zullen dit nu samen realiseren. We hebben een werkgroep. We zullen zelfs samen bekijken wat we eerst zullen realiseren, wat nummer twee wordt en wat nummer drie. Dat hebben we nodig.

Hetzelfde moet gebeuren wat het parkeren betreft. Ik geef de voorbeelden om u wat 'courage' te geven. Natuurlijk is de kwestie van het parkeren complex omdat er nog een partner bij komt: de gemeenten. Alles moet complementair zijn, het ene moet logisch voortbouwen op het andere.

Er wordt gezegd dat Vlaanderen ook al veel kan doen. De park-and-ridezones zijn opgenomen in de MER's die we nu maken en dat lijkt me de evidentie zelf. We moeten uiteraard onze verantwoordelijkheden nemen om ervoor te zorgen dat er voldoende overgestapt kan worden, maar het is de bedoeling, mijnheer Reekmans, om een geïntegreerd intergewestelijk parkeerplan te maken. Of dat zal lukken, weet ik nog niet. Ik hoop van wel. U zou kunnen vragen waarom ik daar nu nog maar aan begin, maar er is parkeeroverleg geweest. Plots kwam er dan de communicatie van de gemeenten om op bepaalde plaatsen te laten betalen. Voor mij kwam dat als een donderslag bij heldere hemel, er was gewoon niet overlegd. Het kwam uit de lucht gevallen, maar het is een hefboom geweest om nu een versnellend initiatief te nemen en om vanaf januari een grensoverschrijdend intergewestelijk parkeerplan te maken. Het is echt de bedoeling om op een goede manier te landen.

Er was nog pertinente vraag, die ik trouwens ook heb gesteld bij de voorbereiding. Ik heb u zeven transitparkings gegeven. Er zijn plekken waar we parkings van willen maken die relevant zijn voor de kortereafstandspendelaar en dan zijn er de zeven parkings die uitgerold zouden kunnen worden in het Iris 2-plan. Sommige overlappen, maar het gaat niet over dezelfde lijst, mevrouw Jans. Ik meen dat er twee zijn die overlappen, maar dat wordt mee uitgeklaard vanaf januari. We hebben ook eens alle plannen samengelegd om te bekijken wat hetzelfde is en hoe ze geïntegreerd kunnen worden.

Ik verwacht vanaf begin januari een escalatie van vergaderingen, er zal hard doorgewerkt moeten worden, want het zal geen jaar meer mogen duren. We moeten beiden tot een uitgebalanceerde visie komen. Als er knelpunten blijven, zeker op het vlak van capaciteit, van

betaling en van aanpak, zult u er uiteraard van op de hoogte worden gebracht. Het is de bedoeling om het vanaf januari in een hoog tempo te doen. Minister Grouwels heeft de gemeenten opgeroepen om zich in te schrijven en ik ga ervan uit dat zij dit zorgzaam zal bewaken. Daarom was de communicatie gisteren, dat alles opgeschort was, voor mij een teken dat men het inderdaad op die manier wil aanpakken, maar zekerheid heb ik daar niet over.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■