

C151 – OPE18

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

26 februari 2008

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de multifunctionele benadering van de kust en het geïntegreerd kustveiligheidsplan	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Wallonië	2

**Waarnemend voorzitter: de heer Carl Decaluwe**

**Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de multifunctionele benadering van de kust en het geïntegreerd kustveiligheidsplan**

**De voorzitter:** De heer De Klerck heeft het woord.

**De heer Patrick De Klerck:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, zoals u weet, ligt de kust me na aan het hart. In de beleidsbrief van 31 oktober 2007 over de beleidsprioriteiten voor 2007-2008 betreffende de havens handelde een deel over de multifunctionele benadering van de kust.

Daarin werd onder andere gesproken over een geïntegreerd kustzonebeheer, met als doel een duurzaam beheer van de kustregio in overleg met de betrokken sectoren waarbij communicatie essentieel is. Een onderdeel hiervan is het geïntegreerd kustveiligheidsplan, met als doel een strategie op korte en lange termijn uit te werken waarbij de beveiliging tegen overstroming van het kustgebied zo snel mogelijk op het niveau van een superstorm wordt gebracht. Daarnaast worden ook maatregelen uitgewerkt om de impact van de globale klimaatwijzigingen op te vangen. De tijdshorizon van de lange-termijnstrategie is 2050. Met de studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan werd begonnen in 2006, en die zou in 2010 voltooid moeten zijn.

De opstelling van het kustveiligheidsplan werd ook ingebed in twee Europese projecten die betrekking hebben op de kustveiligheid: enerzijds het Safecoastproject waarbij wordt onderzocht hoe onze kust kan worden beheerd op lange termijn in het perspectief van 2050, en anderzijds het project Chain of Safety met als doel de communicatie tussen de kustregio's te vergemakkelijken in geval van overstroming van de kustzone.

Naast verschillende studies over de veiligheid van de kustzone is de stormvloedwaarschuwingsdienst een belangrijke component van het geïntegreerd kustveiligheidsplan. Deze dienst kan gevaarlijke ontwikkelingen op de Noordzee 48 uur op voorhand voorspellen en de verantwoordelijke veiligheidsinstanties waarschuwen zodat die op een gecoördineerde en effectieve wijze kunnen ingrijpen. Ook zullen er wetenschappelijke kaarten met overstromingsrisico's worden opgesteld. Deze kaarten zullen basisinformatie verstrekken voor de opstelling van noodplannen voor het hele kustgebied. De stormvloedwaarschuwingsdienst vormt een goede pre-

ventiedienst voor de kuststeden, indien er ook een degelijk noodplan bestaat om onder andere de eerste lijnsinfrastructuur te versterken. Voor de stad Oostende is vroeger reeds een bijzonder stedelijk noodplan opgesteld dat bij overstromingsgevaar in werking treedt.

Mijnheer de minister-president, hoe ver staan de studies inzake het kustveiligheidsplan, en zal de deadline in 2010 worden gehaald? Hoe ver staat het onderzoek van de projecten Safecoast en Chain of Safety? Kunnen er reeds voorlopige resultaten worden meege-deeld? Is Oostende de enige stad die reeds over een noodplan beschikt? Wat is de situatie in de andere kustgemeenten? Wanneer zullen de noodplannen voor de andere gemeenten beschikbaar zijn? Er moeten zeker nog een aantal kaarten met overstromingsrisico's worden opgesteld op basis waarvan noodplannen zullen worden opgesteld. Wat is de stand van zaken voor de andere kustgemeenten?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer De Klerck, op uw eerste vraag moet ik antwoorden dat we daar nog volop mee bezig zijn. De veiligheidstoetsing van de hele zeevering waarbij voor alle zones langs de Vlaamse kust wordt bekeken of ze voldoende bescherming bieden tegen een maatgevende storm, is in uitvoering en wordt momenteel intern besproken en becommentarieerd. De toetsing gebeurt voor de volledige kust, met uitzondering van Oostende-centrum en de kustzone ter hoogte van het Zwin. Beide zones worden immers apart bekeken. De overstromingsrisicoberekeningen waarbij naast de kans op het optreden van superstormen tevens de gevolgen van het eventueel falen van de zeevering worden bekeken, zijn ook in uitvoering.

Met de opmaak van mogelijke kustverdedigingsmaatregelen en alternatieven is gestart. Het communicatieplan loopt. Een eerste stuurgroepvergadering vond plaats in mei 2007. De stuurgroep is samengesteld uit de aanbe-stedende overheid met haar contractanten, het Waterbouwkundig Laboratorium met zijn contractanten en overheidsinstanties met bevoegdheid langs de kustzone, zijnde het Agentschap voor Natuur en Bos, administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM), Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium (van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen) (BMM), en andere.

Een tweede overleg zal in combinatie met een eerste klankbordgroepvergadering worden georganiseerd in de

eerste helft van 2008. De vergadering zal dus nog voor de zomer plaatsvinden. De klankbordgroep is samengesteld uit de aanbestedende overheid met haar contractanten, het Waterbouwkundig Laboratorium met zijn contractanten en de overige kustactoren die niet zetelen in de stuurgroep, zijnde de kustgemeenten, de bevolking en de ngo's. Verwacht wordt dat het geïntegreerd kustveiligheidsplan in 2010 zal kunnen worden voltooid.

U had een vraag over de twee Europese projecten. Beide projecten lopen in de zomer van 2008 ten einde. De rapporten van de verschillende deelacties worden momenteel rondgestuurd naar alle partners voor nazicht. Op 21 en 22 mei 2008 wordt een gezamenlijke slotconferentie gehouden in Scheveningen.

U vroeg of er reeds voorlopige resultaten kunnen worden meegedeeld. Het antwoord is neen. Alle resultaten die beschikbaar zijn in het kader van het geïntegreerd kustveiligheidsplan of in het kader van de EU-projecten Safecoast en Chain of Safety worden momenteel intern nagelezen en becommentarieerd. De tussentijdse resultaten kunnen pas beschikbaar worden gesteld na finalisatie van de betreffende rapporten. Ik vraag u dus nog even geduld.

Alle kustgemeenten beschikken over een algemeen gemeentelijk nood- en interventieplan. Enkel voor de stad Oostende werd een stedelijk noodplan bij stormtij opgemaakt.

De resultaten van het geïntegreerd kustveiligheidsplan, meer bepaald de veiligheidstoetsing en de overstromingsrisicoberekeningen, kunnen als basis dienen bij de opmaak van gemeentelijke noodplannen voor stormtij. Verwacht wordt dat de nodige input in het najaar van 2008 beschikbaar is. Daar de opmaak van gemeentelijke nood- en interventieplannen een bevoegdheid is van de gemeenten en een goedkeuring van de plannen door de gouverneur nodig is, zal de coördinerende rol bij de opmaak hiervan door de provincie en de betreffende kustgemeenten worden opgenomen.

Tot de opmaak van een stedelijk noodplan bij stormtij voor Oostende werd niet beslist op basis van een studie, maar op ervaringen die werden opgedaan tijdens de storm van 1953. Het menselijke leed en de materiële schade in Oostende was het grootst. De overstroming strekte zich uit over de hele binnenstad, en er vielen jammer genoeg enkele slachtoffers. Om gelijkaardige incidenten in de toekomst te vermijden, was de opmaak van een noodplan voor stormtij prioritair aan de orde voor Oostende.

**De voorzitter:** De heer De Klerck heeft het woord.

**De heer Patrick De Klerck:** Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

U zegt dat twee zones apart zullen worden bekeken, meer bepaald Oostende-centrum en het Zwin. Gebeurt dat parallel met de rest?

**Minister-president Kris Peeters:** Inderdaad.

**De heer Patrick De Klerck:** De klankbordgroep zou in de eerste helft van dit jaar samenkomen. Het was onduidelijk of dit zou lukken. U hebt bevestigd dat dit nog steeds de intentie is. Ik kan deze zaal dan ook met een gerust hart verlaten.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Wallonië**

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik trap een open deur in als ik zeg dat een groot aantal vacatures aan de taalgrens niet wordt ingevuld. Volgens een enquête van UNIZO zou het gaan over 13.000 vacatures voor laaggeschoolden. Ik ben van de grensregio. Bij ons bedraagt de werkloosheidsgraad 3 percent en een paar kilometer verder bedraagt die 20 tot 25 percent. Dat is een nuchtere vaststelling.

De vacatures worden al voor een deel ingevuld door Fransen. Deze mensen hebben een specifiek statuut waardoor ze gestimuleerd worden om grotere afstanden af te leggen. Het blijft echter bijzonder moeilijk om Waalse werklozen naar Vlaanderen te krijgen. Er is uiteraard de taalproblematiek. Als het echter met de Fransen lukt, waarom zou het dan niet met de Walen lukken? Veertien dagen geleden heb ik minister Vandebroucke ondervraagd over de opleidingscentra van de VDAB. We beschikken over een goede infrastructuur met de meest moderne machines, alleen zijn er geen cursisten. Er is in samenwerking met Office Communautaire et Régional de la Formation Professionnelle et de l'Emploi (FOREM) geprobeerd om via georganiseerd busvervoer mensen te lokken, maar dat is niet evident.

Uit de enquête blijkt dat de Walen de weg naar Vlaanderen nauwelijks vinden door een gebrek aan goede

verbindingen op het vlak van openbaar vervoer. We herinneren ons nog de regionalisering van het openbaar vervoer waarbij de bus van Kortrijk naar Moeskroon aan de taalgrens stopte en de reizigers op een andere – Waalse – bus moesten overstappen. Ondertussen is het taalgrensoverschrijdend openbaar vervoer via samenwerkingsprotocollen vaak op een perfecte manier georganiseerd.

Mevrouw de minister, in een reactie hebt u gezegd dat er nog maar weinig grensoverschrijdende busverbindingen zijn. In de antwoorden op eerdere parlementaire vragen heb ik echter gelezen dat er een niet onbelangrijk aantal taalgrensoverschrijdende busverbindingen zijn. Er kan uiteraard worden gediscussieerd over de frequentie en over de ontsluiting van industrieterreinen. Er wordt daar positief aan gewerkt via netmanagement. Als inderdaad blijkt dat de grensoverschrijdende busverbindingen een probleem vormen, dan vraag ik me af waarom dit niet is opgelost via samenwerkingsprotocollen.

Mevrouw de minister, wat houdt het huidige samenwerkingsprotocol inzake grensoverschrijdend openbaar vervoer in? Welke grensoverschrijdende busverbindingen zijn er operationeel? In welke mate spelen het decreet Basismobiliteit of netmanagement hierin een rol? Dat is een bijzonder belangrijke vraag. Er zijn veel vervoersregio's die aan de taalgrens palen en waar De Lijn de verantwoordelijkheid voor het netmanagement heeft. Op welke manier wordt dit ondervangen? Hoe wordt het tariefbeleid georganiseerd, ook inzake woon-werkverkeer? Welke initiatieven zult u nemen om het grensoverschrijdend openbaar vervoer meer concreet gestalte te geven?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de terechte vraag van de heer Decaluwe. Mijn fractie heeft daar in het verleden al herhaaldelijk vragen over gesteld en erop gehamerd dat het niet alleen belangrijk is om de eigen werklozen te activeren, maar ook om voor intermobiliteit tussen de gewesten te zorgen.

Mevrouw de minister, ik heb een bijkomende vraag over het eengemaakte registratiesysteem. We hebben daarover enkele weken geleden ook al van gedachten gewisseld. U hebt gezegd dat we op schema zitten en bezig zijn met de ontwikkeling en implementatie ervan. In dat systeem is de integratie al opgenomen. Er komt dus een geïntegreerd ticket, en ook de tarieven zullen naar elkaar toegroeien. In welke mate kan het probleem van de grensoverschrijdende verplaatsingen daarin worden opgenomen? Kan er een geïntegreerd tarief komen voor de grensstreek in samenwerking met de tegenhanger aan de andere kant van de taalgrens?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, hier is al heel wat heisa over geweest. De minister-president heeft op dat vlak ook enkele initiatieven genomen. Ik zal een uitgebreid antwoord geven, maar de toekomstige ontwikkeling van dit beleid moet ook zijn weg kunnen vinden in de initiatieven van de minister-president.

Mijnheer Decaluwe, u had een vraag over het samenwerkingsprotocol. Dat blijkt te bestaan, maar sinds ik deze bevoegdheid heb, ben ik er nooit mee geconfronteerd. Dat zegt eigenlijk genoeg. De bestaande samenwerkingsakkoorden tussen de gewesten in verband met het gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer waren bij hun totstandkoming vooral gericht op het vastleggen van afspraken rond de verdeling van een aantal gewestgrensoverschrijdende lijnen bij de opsplitsing. Ze zijn opgesteld om vooral de problematiek van de scheiding te regelen. In die zin hebben de samenwerkingsakkoorden niet echt een karakter dat op beleidsdynamiek is gericht. Voor de openbaarvervoersverbindingen die de grens tussen het Vlaamse en het Waalse Gewest overschrijden, is de situatie in die periode ook weinig gewijzigd. Dat geldt niet voor de overschrijdingen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daarover is de laatste jaren heel wat beleid ontwikkeld. Ik geef het voorbeeld van START. Bijna jaarlijks zijn er aanpassingen gebeurd van het openbaar vervoer tussen Vlaams-Brabant en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Om een dynamiek mogelijk te maken staan in de samenwerkingsakkoorden ook de procedures beschreven voor het aanbrengen van wijzigingen aan de gewestgrensoverschrijdende lijnen. De verschillende regionale vervoermaatschappijen hebben sedert de ondertekening van de samenwerkingsakkoorden op 1 januari 1991 heel wat aanpassingen aangebracht aan hun openbaarvervoersnetwerken. Zoals opgenomen in de samenwerkingsakkoorden worden over gewestgrensoverschrijdende verbindingen gegevens uitgewisseld en wordt hierover overleg gepleegd.

Ik zal een inventaris aan de commissiesecretaris overmaken van alle lijnen van De Lijn die de Waals-Vlaamse grens overschrijden. Het is wat te veel om op te sommen.

Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de basismobiliteit is alleen van toepassing voor de woonzones binnen het Vlaamse Gewest. Hier is inderdaad niet in gewestgrensoverschrijdend vervoer voorzien. In het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement is wel degelijk een apart deel aan het gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer gewijd. Zo staat er dat de logica van het netmanagement en de samenhang van het openbaarvervoersnet vereisen dat ook verbindingen tussen Vlaanderen en de andere gewesten en het aangrenzende buitenland mogelijk

worden gemaakt. Daarom worden in het besluit ook knooppunten voorgesteld in de andere gewesten en het aangrenzende buitenland. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn dat bijvoorbeeld de grote treinstations van Brussel-Noord en Brussel-Zuid of knooppunten met het MIVB-net zoals Roodebeek in Sint-Lambrechts-Woluwe. Knooppunten in Wallonië zijn bijvoorbeeld Waver of Luik. Ten slotte staan er nog knooppunten vermeld in Frankrijk, Nederland en Duitsland.

Dit laat dus toe dat De Lijn projecten in het kader van het netmanagement uitwerkt die de gewestgrenzen overschrijden. Ik sluit uiteraard niet uit dat er voorstellen zullen komen om de relaties tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië nauwer aan te halen. Mochten er voorstellen zijn om projecten uit te werken tussen Vlaanderen en Wallonië, dan zullen die worden afgewogen aan de criteria van netmanagement. We zullen er strikt op toezien dat het projecten zijn met een potentieel. Ik ben het eens met de vraag naar werkkrachten uit Wallonië, maar ik hoed me er wel voor om daar heel enthousiast over te zijn. Ik stel vast dat het woon-werkverkeer en zeker de ontsluiting van bedrijventerreinen heel moeilijk is met het klassieke openbaar vervoer. Dat is ook de reden waarom ik het Pendelfonds heb opgericht. Ik wil de twee absoluut samen bekijken.

Het kunnen voeren van een eigen tariefbeleid vormt een van de basiselementen van de regionalisering van het stads- en streekvervoer. Uiteraard worden er wel afspraken gemaakt voor het gebruik van gewestgrensoverschrijdende lijnen. Zo kunnen reizigers voor de trajecten waarop zowel de TEC als De Lijn rijden zoals tussen Brussel-Schumann en Overijse of tussen Tienen en Geldenaken, een gecombineerd abonnement TEC-De Lijn kopen. Bij de TEC kan men ook terecht voor een abonnement dat een lijn van de TEC combineert met een aansluitende lijn van De Lijn. Het is absoluut mogelijk om abonnementen met elkaar te combineren. In Luik en Moeskroen kan men met een stadsabonnement van de TEC ook de bussen van De Lijn nemen. Reizigers vanaf 12 jaar die zich verplaatsen met een abonnement TEC-De Lijn mogen verder tijdens hun verplaatsing op het net van De Lijn vier kinderen van 6 tot en met 11 jaar gratis meenemen. Ook in Brussel zijn er met de MIVB afspraken gemaakt in verband met gecombineerde vervoerbewijzen.

In de toekomst zal een combinatie van reizen met De Lijn en een van de andere openbaarvervoerbedrijven in België nog worden gefaciliteerd door de ontwikkeling van één gezamenlijk elektronisch vervoerbewijs. Dat is meteen een antwoord op de vraag van mevrouw De Ridder. Uiteraard moet dat ene ticket ertoe leiden dat er een gemakkelijke integratie mogelijk is van de verschillende tarieven van de verschillende maatschappijen. Dat is niet in contradictie met het feit dat elke vervoersmaatschappij een eigen tariefbeleid moet kunnen voeren.

Ik verwacht van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en FOREM dat ze kunnen aangeven waar zich in Wallonië concentraties van werkzoekenden bevinden die bereid zijn om in Vlaanderen te komen werken. Dit zijn absoluut noodzakelijke gegevens waarover we moeten kunnen beschikken alvorens te kunnen overgaan tot het uittekenen van nieuwe gewestgrensoverschrijdende buslijnen. Evenzeer hebben we nood aan de kennis van de vacatures in de Vlaamse bedrijven waarvoor Waalse werkzoekenden in aanmerking kunnen komen. Om te kunnen nagaan of bijkomend gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer nuttig is, moeten we over de gegevens beschikken van de concentraties van werkplaatsen in Vlaanderen waar Waalse werknemers tewerkgesteld zijn of kunnen worden.

Ik heb uiteraard ideeën van gewestgrensoverschrijdende buslijnen die een antwoord zouden kunnen bieden aan de vraag van Waalse werkzoekenden – ik denk daarbij in eerste instantie aan verbindingen met Kortrijk of Sint-Truiden –, maar ik wil toch eerst overleg plegen met vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgevers, de VDAB en De Lijn, alvorens te zeggen welke buslijnen er eventueel worden ingezet. Op 12 maart heb ik samen met minister Vandenbroucke, bevoegd voor werk, overleg gepland met de De Lijn, de VDAB en met UNIZO en Voka.

Ik wil nog eens benadrukken dat niet alleen de overheid, maar ook de bedrijven actief mee naar een oplossing moeten zoeken. Ook het Pendelplan en het Pendelfonds zijn belangrijk in dit verhaal.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U onderneemt actie, maar het is wel steeds hetzelfde: er moet eerst iets mediatiëks gebeuren alvorens er in actie wordt geschoten. Het protocol dateert van 1991. Inzake netmanagement begrijp ik dat de diensten de gegevens proberen te verzamelen om daaruit dan mobiliteitsstromen te genereren en bepaalde beslissingen te nemen. Dat is een eerste belangrijke stap. Vanuit onze streek zal er zeker medewerking zijn van de streekontwikkelingsorganen. Het is immers geen vijf voor twaalf, maar één voor twaalf.

Er zijn een heleboel werklozen over de taalgrens. De motivatie om zich te verstoppen achter een gebrek aan openbaar vervoer moet worden weggenomen. Er is dan ook nood aan de nodige investeringen en beleidsdaden.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.



