C135 – OPE15

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

Zitting 2001-2002

26 februari 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negeren van rolstoelgebruikers door De Lijn
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het waterpeilbeheer in Vlaanderen en de samenwerking terzake tussen Vlaanderen, Wallonië en Nederland
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van nieuwe tramlijnen in niet-vrije bedding en de hieruit volgende doorstromingsproblematiek

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 26 februari 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 16.14 uur.*

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negeren van rolstoelgebruikers door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negeren van rolstoelgebruikers door De Lijn.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb waardering voor de chauffeurs van De Lijn. Ik hoop dat daarover geen misverstanden ontstaan naar aanleiding van mijn interpellatie. Die mensen moeten immers vaak in moeilijke omstandigheden hun beroep uitoefenen. Het verkeer is bijzonder druk geworden en dat heeft gevolgen voor de chauffeurs en voor de mensen die het openbaar vervoer gebruiken. Er zijn de scherpe rijtijden en er is de toegenomen agressie van de gebruikers van het openbaar vervoer. Bovendien krijgen de chauffeurs waarschijnlijk niet de maatschappelijke waardering die ze verdienen.

Vandaag wil ik het hebben over een problematiek die is ontstaan in 1999. Toen besliste De Lijn om haar bussen te vervangen. Dat vervangen duurt enkele jaren en heeft als zeer spijtig neveneffect dat de nieuwe bussen voor een bepaald deel van de gebruikers van het openbaar vervoer niet geschikt zijn. Zo zijn sinds enkele jaren de opritten voor rolstoelgebruikers te steil. De hellingsgraad is te hoog. Daar blijkt een technische verklaring voor te bestaan : het chassis van de nieuwe bussen zou eigenlijk niet geschikt zijn voor de oprit. Bovendien zou het uitklappen van de oprit erg tijdrovend zijn. Dat heeft tot gevolg dat buschauffeurs niet altijd stoppen aan haltes waar een rolstoelgebruiker staat te wachten. De Lijn erkent dit probleem.

In dit parlement hebben we al veel over mobiliteit gesproken. In het decreet op de basismobiliteit staat dat iedereen recht heeft op aangepast vervoer. Bovendien zijn er acties in verband met goedkoper en zelfs gratis vervoer. Voor de andersvaliden is het binnen deze context toch bijzonder pijnlijk dat ze het openbaar vervoer dat wordt aangeboden door De Lijn niet of onvoldoende kunnen gebruiken. Voor gebouwen – en zeker voor openbare gebouwen – zijn er bepaalde toegankelijkheidsnormen. Ik vind dat die er ook voor het openbaar vervoer moeten komen, zodat de andersvaliden ook van de diensten van De Lijn kunnen genieten.

Als er een bus langskomt die niet geschikt is om een andersvalide mee te nemen, is het mogelijk gebruik te maken van een speciale dienst. In de praktijk is dat echter niet werkbaar. Het is gewoon pijnlijk dat er zoveel wordt geïnvesteerd in nieuwe bussen, zonder dat er wordt gedacht aan de toegankelijkheid voor mindervaliden. Mijnheer de minister, wat kan op korte en op lange termijn aan dit probleem worden gedaan ?

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik heb vroeger deze problematiek al verschillende keren onder de aandacht gebracht. De enige oplossing is dat we voor een goed systeem kiezen en dat in de lastenboeken vastleggen. Dan zal het probleem geleidelijk aan verdwijnen.

Holemans

De heer Schuermans heeft verwezen naar bepaalde nieuwe systemen. De meerderheid van de bussen is niet met die systemen uitgerust. De kern van het probleem is hoe we de basismobiliteit voor andersvaliden zullen realiseren. Binnenkort moeten we discussiëren over de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. Dan moeten we duidelijkheid proberen te krijgen over de manier waarop de basismobiliteit voor de andersvaliden zal worden gerealiseerd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de berichtgeving in de media heeft betrekking op één persoon, die op korte tijd bij De Lijn vijf keer een klacht heeft ingediend over het feit dat de buschauffeurs weigeren te stoppen aan de haltes. Het gaat hier om een rolstoelgebruiker die een probleem heeft met de toegankelijkheid van de bussen.

De oorzaak van het probleem bij het al dan niet voldoende toegankelijk zijn van voertuigen van De Lijn leggen, is een duidelijke verenging van de problematiek. De toegankelijkheid van de bussen is slechts één element in het hele verplaatsingspatroon van de rolstoelgebruiker. Zelfs als een voertuig aan de rolstoelgebruikers is aangepast, betekent dat nog niet dat een rolstoelgebruiker het voertuig ook werkelijk kan gebruiken. Ook de bushaltes moeten immers aan bepaalde voorwaarden voldoen, opdat een rolstoelgebruiker veilig in en uit het voertuig zou kunnen. Een toegankelijk voertuig moet dus zeker samengaan met aangepaste haltes. Het overbruggen van de afstand tussen de woning en de halte, is voor rolstoelgebruikers ook niet altijd even gemakkelijk. Er moet dus worden gezocht naar een oplossing door op verschillende manieren aan verbetering te werken.

De Vlaamse regering heeft De Lijn twee duidelijke opdrachten gegeven in de context van het openbaar vervoer voor rolstoelgebruikers. De voertuigen die worden ingezet in de context van de basismobiliteit en die onder de belbusexploitaties vallen, moeten toegankelijk worden gemaakt voor rolstoelgebruikers en daarnaast moet de toegankelijkheid van de dienstverlening in het algemeen worden verbeterd. We hebben gezegd dat er in Vlaanderen om de zoveel meter een bushalte moet zijn. Er wordt een inventaris gemaakt van mensen met een handicap die het openbaar vervoer gebruiken. Als het kan, komt er een halte vlakbij de woningen van die mensen.

Omdat het duidelijk is dat voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer om technische en om exploitatieredenen altijd beperkingen zullen hebben, heeft de Vlaamse overheid gedacht aan een soort vangnet voor de rolstoelgebruikers die door hun specifieke situatie uit de boot dreigen te vallen. Vandaar dat complementair aan de eerder genoemde opdrachten een bijkomende opdracht aan de minister van Welzijn en Gelijke Kansen werd geven, namelijk het opstarten van proefprojecten voor specifiek gehandicaptenvervoer in stedelijke gebieden.

Dat er nood is aan specifiek gehandicaptenvervoer als aanvulling op het openbaar vervoer dat De Lijn biedt, heeft niets met discriminatie en alles met realiteitszin te maken. Vrijwel alle nieuwe voertuigen van De Lijn zijn uitgerust met een lage vloer, een knielsysteem en een uitschuifbaar of opklapbaar platform. Aangezien een autobus en een tram respectievelijk gemiddeld 15 en 35 jaar meegaan, zal het wel nog even duren tot het hele voertuigenpark van De Lijn een lage vloer heeft. Dat neemt echter niet weg dat duidelijk mag worden gesteld dat De Lijn met betrekking tot het inzetten van lagevloermaterieel internationaal mee voorop loopt. De Lijn loopt zelfs vooruit op de Europese regelgeving die wordt voorbereid.

De haltes kunnen slechts geleidelijk aan worden aangepast. In Vlaanderen gaat het immers over meer dan 39.000 halteplaatsen, waarvan het overgrote deel langs wegen ligt die zelfs geen voetpad hebben. Op dit vlak is er trouwens samenwerking nodig met de AWV of met de gemeentelijke overheden. De huidige aanpak richt zich in de eerste plaats op de grote steden, omdat de grootste concentratie klanten zich daar bevindt.

In Hasselt experimenteert De Lijn met de uitbouw van beter toegankelijke stadslijnen. Vrijwel alle ingezette bussen zijn ondertussen van het lagevloertype, voorzien van een knielsysteem en een uitklapplatform. Op het vlak van halte-infrastructuur is er nog heel wat werk aan de winkel, maar een relatief groot aantal haltes van het stadsnet voldoet al aan de toegankelijkheidsnormen. Op dit ogenblik wordt een informatiesysteem uitgewerkt, dat moet mogelijk maken om zowel de klant, als de chauffeur van dienst, als de infodiensten te informeren welke ritten op welke lijnen en op welk traject – dus tussen welke haltes – toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Het systeem houdt in zijn beginfase nog beperkingen in, maar door het in de praktijk uit te proberen kan de waarde ervan getoetst worden en kan het worden bijgestuurd.

Stevaert

In het geval van het in de media aangehaalde voorval, hadden de chauffeurs die de rolstoelgebruiker zonder stoppen voorbijreden, deze persoon wel degelijk opgemerkt. Vermits zij op dat ogenblik, nu enkele weken geleden, nog niet over een toegankelijk voertuig beschikten, opteerden ze ervoor om niet halt te houden, maar om via de boordapparatuur te overleggen met de dispatching. De dispatcher van dienst kon meedelen dat het voertuig dat 15 minuten later zou langskomen, wel van het toegankelijke type was. Een bijkomend voertuig naar de halte sturen om de rolstoelgebruiker op te halen, had dus geen zin, want het zou niet eerder zijn aangekomen dan de volgende voorziene bus.

Wat verkeerd was, was dat de klant aan de halte hiervan niet op de hoogte werd gebracht. Het is begrijpelijk dat die zich genegeerd voelde. Om dergelijke misverstanden in de toekomst uit te sluiten, heeft De Lijn duidelijke afspraken gemaakt met de chauffeurs. Ze moeten in elk geval stoppen, ook als het voertuig of de halte niet toegankelijk is en zij de rolstoelgebruiker dus niet kunnen meenemen. De afspraak luidt dat de situatie wordt uitgelegd aan de reiziger aan de halte en dat dan via de boordradio en de dispatching wordt gezocht naar een snelle en passende oplossing voor de klant. Het is op dit ogenblik echter nog steeds niet mogelijk om een oplossing te garanderen, bijvoorbeeld als een klant wenst op te stappen aan een halte die niet voldoende toegankelijk is. Vandaar dat De Lijn er bij rolstoelgebruikers op aandringt zich eerst bij De Lijn te informeren over welke haltes en welke ritten voldoende toegankelijk zijn.

De mogelijkheden zullen een stuk groter worden wanneer De Lijn, in het specifieke geval van Hasselt, kan samenwerken met VZW Zorgzame Handen. Dat is een VZW die deelneemt aan één van de proefprojecten en die personen met een handicap een aangepaste service van deur tot deur aanbiedt.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, ik dank u voor dit uitgebreid antwoord. We mogen ons niet blind staren op één voorval, want er zijn nog een aantal gelijkaardige voorvallen bekend.

Ik stel me nog vragen bij de timing en het budget. Ik weet dat het een gigantisch werk is om alle haltes aan te passen. Hebt u hiervoor een budget opgenomen in uw meerjarenprogramma ?

U stelt dat de nieuwe bussen beter zijn uitgerust. Ik heb vernomen dat het juist de nieuwe bussen zijn die de problemen veroorzaken. De bussen die vroeger werden ingezet, waren immers beter berekend op de toegankelijkheidstaak. De vervanging van de bussen heeft mijns inziens een probleem gecreëerd. Hebt u een oplossing voorhanden ?

Minister Steve Stevaert : Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de haltes en de bussen. Het aanpassen van de haltes is een langzaam proces, dat begrijpt iedereen. De helft van de bussen is ondertussen uitgerust met de nieuwe systemen die de toegankelijkheid garanderen. Bij mijn aantreden als minister was de gemiddelde leeftijd van een bus nog 13 tot 14 jaar. Ondertussen is dat 7 jaar geworden. Op een heel korte periode is de leeftijd dus gehalveerd. De vervanging gebeurt natuurlijk niet alleen omwille van de toegankelijkheid voor personen met een handicap, maar omdat de bussen niet meer voldoen aan de moderne noden, bijvoorbeeld op het vlak van ecologie. We proberen het wagenpark daarom drastisch te verjongen. Het probleem van de haltes blijft nog bestaan. Het is ook een probleem dat een beroep moet worden gedaan op organisaties zoals VZW Zorgende Handen.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, De Lijn erkent dat het technisch probleem zich situeert bij de nieuwe bussen. Het chassis zou niet geschikt zijn voor de inbouw van een rolstoeloprit. Er zouden besprekingen zijn gestart met busconstructeurs om het toegangssysteem in de toekomst te integreren in het concept. Ik herhaal dus mijn vraag of het probleem niet erger wordt door de vervanging van de bestaande bussen. Ik wil geen technisch uitsluitsel, maar vraag uw aandacht voor deze redenering, die omgekeerd is aan de uwe, en die door De Lijn al in het begin van 2001 werd vertokt.

Het is niet meer dan billijk dat altijd aan een halte wordt gestopt als zich daar iemand bevindt. Dat is elementair. Het zou niet aanvaardbaar zijn dat niet wordt gestopt.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Schuermans, u hebt volkomen gelijk dat aan de halte moet worden gestopt. De klant kan immers niet weten dat de dispatching werd gecontacteerd.

De Lijn heeft de duidelijke opdracht gekregen om een nieuw type bussen te bestellen dat voldoet aan alle eisen. Het is natuurlijk mogelijk dat het systeem niet werkt als een splinternieuwe bus bij een slechte halte aankomt. De indruk mag echter niet worden gewekt dat de bus in gebreke blijft, als er

Stevaert

iets mankeert aan de halte. Ik engageer me om de bussen zo goed mogelijk te vervangen. Ik kan echter niet instaan voor de ruim 30.000 halteplaatsen.

In landelijk gebied is het veel beter om klanten met een handicap van De Lijn te vervoeren met belbussen. Zo kunnen halteplaatsen aan de woning zelf worden verkregen. Het systeem werkt heel goed.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Schuermans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het waterpeilbeheer in Vlaanderen en de samenwerking terzake tussen Vlaanderen, Wallonië en Nederland

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het waterpeilbeheer in Vlaanderen en de samenwerking terzake tussen Vlaanderen, Wallonië en Nederland.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze interpellatie is onverwacht actueel. Limburg wordt opnieuw geteisterd door wateroverlast.

Na de overstromingen van 1998 zag iedereen in dat een oplossing hiervoor een prioriteit moest zijn voor Openbare Werken. Ik vraag me af hoe het staat met de uitvoering van het regeerakkoord en de beleidsbrief, in het bijzonder wat het geplande informatienetwerk betreft, en ben bezorgd over de naar verluidt gebrekkige communicatie over de waterlopen met Wallonië.

Het regeerakkoord bevat een onderdeel met de titel 'Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer'. Ik citeer : 'Het huidig waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade.' De waterlopen moeten meer ruimte krijgen, zodat er plaats is voor gecontroleerde overstromingen, bijvoorbeeld in natuurgebieden. De winterbeddingen zijn daar een goed voorbeeld van.

In de beleidsbrief en de beleidsnota werd voorzien in de oprichting van een informatienetwerk. Op dat vlak werd blijkbaar geen enkele vooruitgang geboekt. Nochtans werden de volgende maatregelen gepland : de oprichting en organisatie van een hydrologisch informatiecentrum, de realisatie van werkinstrumenten voor informatieverzameling inzake waterpeilbeheer, de verzameling van essentiële basisgegevens en basiskennis, de creatie van numerieke modellen van de deelbekkens, de uitbouw van een communicatiecentrum en een geïntegreerd systeem voor het beheer van de waterwegen, de ontwikkeling van on line-voorspellingen van waterstanden en debiet, de opstelling van waterbeheersplannen per deelbekken, en ten slotte de decretale verankering van het integraal waterpeilbeheer.

Wanneer zal er daadwerkelijk iets terechtkomen van deze initiatieven om de kennis over het waterpeil te vergroten ? Wat is het doel van het hydrologisch informatiecentrum ? Wat houdt de werking ervan in ?

Een ander knelpunt is de gebrekkige informatiedoorstroming. Zo zou Vlaanderen geen of onvoldoende informatie krijgen van de Waalse diensten. Merkwaardig genoeg verloopt de Waalse samenwerking met Nederland vlotter dan die met Vlaanderen. De Vlaamse watermedewerkers moeten zelf op zoek naar informatie uit Wallonië. Dat bemoeilijkt een goede inschatting van de toestand, zeker als er problemen zijn.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, veel burgers hebben weer slapeloze nachten achter de rug. Februari was immers een buitengewoon natte maand. De waterstanden zijn dan ook hoger dan normaal.

Van den Eynde

De preventie van overstromingen is een noodzaak. Op dat vlak loopt er iets mank. De informatie stroomt maar moeilijk door. Ook de burgemeesters van de gemeenten op de taalgrens klagen over het gebrekkig overleg met Wallonië. Navraag van het wel degelijk bestaand hydrologisch informatiecentrum, gevestigd in Borgerhout, leert dat er effectief klachten zijn over communicatieproblemen.

De bestaande contacten met Wallonië verlopen niet regelmatig. Er is pas telefonisch contact over de behaalde meetresultaten als het waterpeil een bepaald debiet bereikt. Bovendien betreft dit contact enkel de neerwaartse gegevens. Er is haast nooit contact over de opwaartse gegevens. Het is voor het HIC zeer moeilijk om deze beperkte gegevens correct te interpreteren.

Er is helemaal geen informatiedoorstroming van Frankrijk naar Vlaanderen. Hoge waterstanden in Frankrijk kunnen in Vlaanderen nochtans heel wat hinder veroorzaken. Wallonië ontvangt deze gegevens wel. Het lijkt me dan ook logisch dat het Waals Gewest deze gegevens zo spoedig mogelijk aan het Vlaams Gewest zou doorspelen. Ik vraag me af hoe frequent dit gebeurt.

Tenslotte wil ik erop aandringen om de meetgegevens inzake debiet en neerslag ook via teletekst door te geven. Het HIC beschikt over een website waarop alle gegevens kunnen worden geraadpleegd. Niet elke burger beschikt evenwel over een internetaansluiting. Mijns inziens is het zeer belangrijk dat iedereen deze gegevens via de media kan opvolgen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijn beleidsbrieven 2000-2001 en 2001-2002 bevatten dezelfde tekst inzake de principes van het integraal waterbeheer en de afstemming van het waterpeilbeheer. Dit betekent echter niet dat er ondertussen niets is gebeurd. Ik heb de tekst van de eerste beleidsbrief in de tweede beleidsbrief overgenomen om aan te geven dat de opgesomde acties en initiatieven nog volop in uitvoering zijn.

Met betrekking tot de waterbeheersingsplannen is het de bedoeling om voor de vijf bevaarbare waterwegen van het Vlaams Gewest één waterbeleidsplan te maken. Deze vijf bekkens zijn het IJzerbekken, het Leiebekken, het Maasbekken, het Zeescheldebekken en het bekken van de Boven-Schelde.

De nieuwe waterbeheersingsplannen zullen op basis van een risicobenadering worden ontwikkeld. De basis van het beleid zal niet langer de bescherming tegen een bepaalde historische waterstand of -afvoer, maar de beveiliging tegen overstromingsschade zijn.

Op sommige plaatsen is de schade bij een overstroming beperkt en verwaarloosbaar. Op andere plaatsen, zoals dichtbevolkte woongebieden, moeten overstromingen absoluut worden vermeden. Ik wil er trouwens op wijzen dat overstromingen in bepaalde natuurgebieden zelfs positieve effecten kunnen hebben.

In de toekomst moeten overstromingen gecontroleerd gebeuren op plaatsen waar ze weinig of geen schade veroorzaken. Op die manier kunnen we een goede verhouding tussen de maatschappelijke meerwaarde en de kostprijs realiseren.

De waterbeheersingsplannen zullen ons de kans bieden om het effect van bepaalde infrastructuurprojecten en menselijke ingrepen op het waterpeil en op de afvoer van verschillende waterwegen te bestuderen. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken zullen dan de nodige beleidsmatige beslissingen worden genomen. Aangezien de verschillende scenario's het risico op schade zullen bevatten, zal mogelijk worden om enkel de meest efficiënte en economisch meest verantwoorde infrastructuurprojecten te realiseren.

Om de waterbeheersingsplannen op te stellen, dienen we de nodige hydrologische en hydraulische modellen op te maken. Dit betekent dat we eerst een groot aantal metingen van het waterpeil, van het debiet en van de onderwatertopografie van de rivier dienen te verrichten. We moeten bovendien digitale terreinmodellen met een aanduiding van de verschillende hoogteliggingen opstellen. Zodra al deze gegevens zijn verzameld, kan aan de hand van een risicobenadering een mathematisch model worden uitgewerkt. Concreet betekent dit dat het invoeren van een aantal randvoorwaarden het mogelijk maakt om uit te rekenen welke gebieden onder water zullen komen te staan en welke schade dit zal veroorzaken.

Voor verschillende bekkens en deelbekkens zijn de hydrologische en de hydraulische modelleringen reeds uitgevoerd. Indien ze dit wensen, kunnen de leden van deze commissie een gedetailleerd overzicht van de resultaten hiervan krijgen.

In het kader van het integraal waterbeheer zijn bij de ontwikkeling van de langetermijnvisie op de

Stevaert

Westerschelde een aantal principes vastgelegd. Een van die principes is het teruggeven van ruimte aan de rivier. Het verhogen van de natuurlijkheid en van de veiligheid staan hierbij centraal. Aangezien de nodige opmetingen reeds zijn uitgevoerd, kan de modellering spoedig van start gaan.

Ik heb de administratie de opdracht gegeven het Sigma-plan te actualiseren. Dit plan moet het Zeescheldebekken beschermen tegen mogelijke stormvloeden vanuit de Noordzee. Het omvat de Schelde en alle zijrivieren die aan de getijden onderhevig zijn. Het is de bedoeling om de rivier de nodige ruimte te geven. Dit betekent dat we overstromingen zullen toelaten op plaatsen waar ze weinig of geen schade berokkenen, de zogenaamde overstromingsgebieden. De administratie legt momenteel de laatste hand aan deze actualisering. Ik zal de Vlaamse regering voorstellen om dit geactualiseerde plan aan het Vlaams Parlement voor te leggen.

Het HIC is in 2000 opgericht als een rechtstreeks gevolg van de integratie van de studiecel Hydrologie van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en van de dienst Hydrologisch Onderzoek. Deze laatste dienst stond vroeger in voor de hydrologische monitoring van de niet-getijgebonden bevaarbare waterlopen in Vlaanderen.

Vertrekkend vanuit de wensen van het operationeel en het beleidsvoorbereidend onderzoek, zorgt het HIC voor een optimalisering van de verzameling en de verstrekking van alle ingezamelde gegevens.

De nodige personeelswijzigingen zijn in 2001 doorgevoerd. Het HIC is momenteel operationeel. Het staat in voor de verdere uitbouw en modernisering van het hydrologisch meetnet. Hiertoe zijn een aantal vaste procedures ontwikkeld, zoals het dagelijks nazicht van de werking van het meetnet en het bijhouden van de internetpagina van de waterstanden.

Tijdens periodes met hoge waterstanden stelt het HIC tot vijfmaal per dag hoogwaterberichten op. Deze hoogwaterberichten beschrijven de actuele toestand op de Vlaamse waterlopen en geven kwalitatieve voorspellingen van de verwachte waterstanden en -afvoeren. Deze hoogwaterberichten worden via de Rivier Informatie Service of RIS naar allerlei instanties verspreid, zoals de waterwegbeheerders, het crisiscentrum van het ministerie van Binnenlandse Zaken, de brandweer of de lokale crisiscentra. De RIS dient dus als informatiecentrum in periodes van hoge waterstanden. Het is het centrale meldingspunt in geval van calamiteiten, maar beschikt ook over een permanente dienstverlening. De RIS is gevestigd aan de sluis van Evergem.

Zowel het HIC als de RIS hebben een permanente dienstverlening uitgebouwd, zodat men na de normale diensturen wordt doorgeschakeld naar een gsm van de persoon met permanentie. Voor dreigende wateroverlast is een alarmprocedure uitgewerkt, zodat de betrokken instanties tijdig kunnen worden verwittigd. De in mijn beleidsbrief opgesomde, nog te zetten stappen zijn, zoals uit het voorgaande blijkt, in uitvoering.

Tot slot verwijs ik naar de databank Hydra die in 2001 door het HIC werd ontwikkeld. Deze databank verzamelt alle voor Vlaanderen relevante hydrologische gegevens, die door de meetnetten van de verschillende diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werden verzameld. In 2001 heeft het HIC een bedrag van ongeveer 1 miljoen euro in de uitbreiding en modernisering van het hydrometrisch meetnet geïnvesteerd.

De hydrologische diensten van Vlaanderen en Wallonië hebben duidelijke afspraken gemaakt over de uitwisseling van hydrologische gegevens. Tijdens de hoogwaterperiode van eind januari 2002 werden deze afspraken niet volledig nagekomen. Ik wens erop te wijzen dat deze hoogwatergolf zo snel is opgekomen dat de Waalse administratie zelf was verrast. Daardoor werden de meegedeelde hydrologische gegevens te laat doorgestuurd en moest Vlaanderen als het ware zelf op zoek naar de hydrologische gegevens van Wallonië. Onmiddellijk na deze hoogwaterperiode hebben de bevoegde diensten uit Vlaanderen en Wallonië hierover overlegd en de bestaande afspraken herhaald.

Tijdens de meest recente hoogwaterperiode van midden februari 2002 zijn de afspraken over de gegevensuitwisseling goed nagevolgd. De uitwisseling van hydrologische gegevens met Nederland verloopt vlekkeloos. Het HIC heeft geen zicht op de concrete gegevensuitwisseling tussen Wallonië en Nederland. Op 21 februari 2002 was een regulier overleg gepland tussen de hydrologische diensten van Wallonië, Nederland en Vlaanderen. Een belangrijk agendapunt hierbij is de doorlichting van de gegevensoverdracht in hoogwaterperiodes. Door het hoogwater van die dag is dit overleg niet kunnen doorgaan en werd het naar een nog te bepalen datum verschoven. De gemeentebesturen werden intussen aangeschreven om bekendheid te geven aan de waterwerken van het HIC.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : De actualiteit noopt ons om bijkomende vragen te stellen. Na de ramp in 1998 werd aan de beleidsbrief niets gewijzigd. Er wordt wel aan gesleuteld, maar voor de mensen uit de probleemgebieden biedt dit weinig soelaas.

U zegt dat de informatie uit Wallonië niet tijdig werd ontvangen. Hapert er dan niets aan de situatie ? Grote stortbuien zorgen voor wateroverlast en zijn steeds het gevolg van uitzonderlijke omstandigheden. De problemen moeten dus worden opgevangen. Is de communicatie nu perfect verlopen ? Houdt dit verband met de nieuwe maatregelen die werden genomen ? Kan men spreken van een structurele aanpassing ? Hebt u recente informatie over hetgeen misliep ? Of worden de problemen op een efficiënte wijze opgevangen ? Sommige dijken zouden het op bepaalde plaatsen begeven hebben. De zogenaamde winterbedden of overstromingsplaatsen werden dus gebruikt. Is dit goed nieuws ? Zijn wij de situatie de baas ? Moet het Sigmaplan opnieuw worden bestudeerd ? Moeten er bijkomende investeringen worden overwogen of moeten vroegere investeringen worden aangepast ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Het HIC zou goede contacten hebben met Wallonië. Die verlopen alleszins niet op een regelmatige basis. Een systematisch manier van werken zou nochtans nuttig zijn. Zo worden bijvoorbeeld over de opwaartse stroombewegingen geen meetgegevens meegedeeld. Alle gegevens moeten worden verzameld.

De burger heeft het recht volledig te worden geïnformeerd over de waterstanden en de neerslagpeilingen. Sommige mensen wonen in gebieden met een serieus overstromingsgevaar. Zij stellen het nu met de peilingen van de Duitstalige televisie. Het is jammer dat zij de informatie niet hier kunnen bekomen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Er worden verschillende zaken door elkaar gehaald. De informatie-uitwisseling gebeurt op dit ogenblik op de juiste manier. Na de incidenten, toen Wallonië werd verrast door de weersomstandigheden, is aan dat probleem verholpen.

Het probleem waarop de heer Loones wijst is een meer fundamenteel probleem. Zelfs indien we beschikken over de beste informatie-uitwisselingssystemen, dan nog hebben we regelmatig te kampen met overstromingen. De oorzaken daarvan zijn gekend : dat zijn klimatologische elementen en foute inzichten met betrekking tot onze ruimtelijke ordening. Er zijn werken gebeurd die ervoor zorgen dat het water niet meer kan insijpelen, dat het water heel versneld wordt afgevoerd.

Ik ben nog niet zo lang minister. Bij mijn aantreden werd ik verketterd, vooral dan door uw fractie, omdat ik een voorstander was van het op sommige plaatsen verwijderen en verlagen van de dijken, om het water opnieuw ruimte te geven. Dat is natuurlijk het grote probleem. Zelfs in teksten van mijn eigen administratie duikt het woord 'waterbeheersingswerken' steeds opnieuw op. Ik gebruik het woord soms zelfs ook nog in teksten. Dat woord moet worden vervangen door 'waterbeheerwerken.' Dan zijn er gecontroleerde overstromingsgebieden nodig. Ik hoop dat jullie geen motie zullen indienen tegen deze gecontroleerde overstromingsgebieden. Wie zich daartegen kant en dus geen ruimte geeft aan het water, die zorgt ervoor dat er overstromingen ontstaan.

Ook het verhaal van de ruimingen is merkwaardig. Door almaar meer te ruimen, versnelt men vaak de afvoer van het water heel sterk. Door die versnelling van de afvoer ontstaan er dan weer knelpunten. We trachten nu via modellen plaatsen in Vlaanderen te zoeken die in aanmerking komen om op bepaalde ogenblikken te overstromen. Dat kan zelfs een ecologische meerwaarde opleveren en ervoor zorgen dat er geen schade is. Dat is echter een zeer moeilijk verhaal. We komen van zeer ver. Men heeft steeds de verkeerde filosofie gehuldigd die erin bestond het water zo weinig mogelijk plaats te geven.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb uw fractie hier horen zeggen, naar aanleiding van de verdieping van de Westerschelde, dat die niet diep genoeg kon zijn, terwijl er niet verbreed mocht worden. Dit komt neer op pleiten voor nieuwe overstromingen. Ik hoop dat ik niet met tegenstrijdige moties zal worden geconfronteerd.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mevrouw de voorzitter, het siert de minister dat hij eerlijk toegeeft dat men in het verleden ingrepen heeft gedaan die niet steeds oordeelkundig waren. Men heeft ongepast ingegrepen in de natuur. Zoals blijkt uit dit pro-

Moreau

bleem wreekt de natuur zich dan, met alle nadelige gevolgen van dien. Ik waardeer die uitspraak.

Minister Steve Stevaert : Dank u.

De heer Jan Loones : Dat toegeven is natuurlijk niet zo moeilijk daar u het niet was die deze verkeerde handelingen heeft gedaan. *(Gelach)*

Minister Steve Stevaert : De goede daden waren van mijn tijd, de verkeerde van voor mijn tijd.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door mevrouw Van den Eynde werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

– *De heer Robert Voorhamme treedt als voorzitter op.*

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van nieuwe tramlijnen in niet-vrije bedding en de hieruit volgende doorstromingsproblematiek

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van nieuwe tramlijnen in niet-vrije bedding en de hieruit volgende doorstromingsproblematiek.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de verkeersproblematiek is niet meer weg te slaan uit de actualiteit. De voorbije dagen ging het hoofdzakelijk over de verkeersveiligheid. De beste manier om die veiligheid te bewerkstelligen is natuurlijk ervoor zorgen dat er minder wagens op de baan komen. Dat kan door snel en comfortabel openbaar vervoer te realiseren. Openbaar vervoer dat gebruik maakt van vrije beddingen en dus een maximale doorstroming heeft is essentieel.

De Lijn heeft dit duidelijk begrepen. Momenteel bevinden we ons immers in het Jaar van de Doorstroming, een initiatief van De Lijn dat ook u hebt ondersteund, mijnheer de minister. U zei in dat verband het volgende : 'Nu wil ik nog meer bussen en trams nog sneller laten rijden door ze meer aparte beddingen te geven.' Er worden momenteel inspanningen gedaan om bestaande tramlijnen zoveel mogelijk vrije beddingen te geven. Ik erken die inspanningen. Zo is er in Gent een substantiële investering op de Brusselsesteenweg.

Alleen lijkt het me logisch, gelet op de filosofie van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, dat nieuwe tramlijnen zonder discussie in vrije beddingen worden aangelegd, tenzij dit niet kan om stedenbouwkundige redenen, zoals een straat die te smal is. Ik was dus verbaasd over de beslissing van het Gentse stadsbestuur om de nieuwe tramlijn van het Sint-Pietersstation naar Flanders Expo in de Voskenslaan niet volledig in eigen bedding te leggen. De Vlaamse regering investeert hier – via De Lijn – enorme bedragen in. Zo zijn er de bedragen van het meerjareninvesteringsprogramma dat De Lijn op 9 oktober 2000 in deze commissie voorstelde. Die bedragen zijn waarschijnlijk onvolledig. Ik heb aan de minister gevraagd hoeveel de precieze investering bedraagt.

Het gaat hier over een lijn die vertrekt aan het Sint-Pietersstation, het meest gebruikte treinstation in Vlaanderen, en een van de belangrijkste knooppunten inzake openbaar vervoer in Vlaanderen, ook wat het overstappen van trein op bussen en trams en omgekeerd betreft. Aan de andere kant van de aan te leggen lijn, ter hoogte van Flanders Expo, plant de stad een enorm grote economische expansie. Dat betekent dat daar heel wat groeipotentieel in zit. Het is erg belangrijk dat deze nieuwe tram in vrije beddingen rijdt. Mensen zullen niet gemotiveerd zijn om de tram te nemen als die mee vastzit in de file. Het stadsbestuur wil stadsuitwaarts in geen vrije bedding voorzien. Er zijn wel enkele maatregelen aangekondigd, maar die zullen de problematiek van de avondfiles stadsuitwaarts niet oplossen. Het laten stoppen van de auto's als de tram halthoudt en het minder laten terugdraaien van auto's, bieden kort soelaas. Ze zullen de fileproblematiek echter niet structureel oplossen. Bovendien liggen aan de betreffende laan twee grote schoolcampussen. Op het einde van de

Holemans

schooldag hindert de grote schoolpopulatie ook het verkeer, tenzij de tram een vrije bedding heeft.

Op een commissie van de Gentse gemeenteraad heeft de bevoegde schepen gesteld dat het kabinet-Stevaert akkoord ging om niet te kiezen voor vrije trambeddingen in de Voskenslaan. Ik had daar graag een reactie op gekregen van de minister. Er bestaat mijns inziens een raamakkoord tussen De Lijn en de stad Gent, waarin sprake is van ofwel een vrije bedding ofwel van een aparte trambedding die overrijdbaar is. De keuze van het stadsbestuur valt daar niet onder. Zal de minister een nieuw raamakkoord laten opmaken ?

Ondertussen is er ook een evaluatie geweest van het opnieuw openstellen voor tweerichtingsverkeer van de Vlaanderenstraat. Wat is het resultaat daarvan ?

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

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, met betrekking tot de eerste vraag kan ik toelichten dat de totale investeringskosten voor de aanleg van de tramlijn tussen het Sint-Pietersstation en Flanders Expo 24.943.000 euro bedragen. De beslissing om de tram in de Voskenslaan niet in een vrije bedding aan te leggen en om tweerichtingsverkeer toe te laten, is in eerste instantie een beslissing van de stad Gent. Ik ben bereid om de huidige afspraken uit te proberen, waarbij ik te gepasten tijde zal evalueren in hoeverre de momenteel aangeboden oplossing afdoende is om de doorstroming te waarborgen.

Uit de evaluatie van de Vlaanderenstraat blijkt dat de effectieve rijtijden gestegen zijn met een halve minuut, zowel in de ochtend- als avondspits op het traject Gent Zuid-Gent Duivelsteen. Op het traject Gent Zuid-Gent Zonnestraat werd 40 seconden bijkomende rijtijd vastgesteld in de ochtendspits en anderhalve minuut in de avondspits. Er is een stijging van de congestiegraad van 63 percent op het traject Gent Zuid-Gent Duivelsteen in de ochtendspits en 20 percent in de avondspits. Op het traject Gent Zuid-Gent Zonnestraat werd 40 percent stijging van de congestiegraad gemeten in de ochtendspits en 30 percent in de avondspits.

Bij wijze van proef werd er politiebegeleiding georganiseerd tijdens de metingen. Zonder politiebegeleiding zouden de verliestijden verder zijn opgelopen. Twee nieuwe knelpunten werden vastgesteld : het kruispunt Vlaanderenstraat en de Reep, en het kruispunt Laurentplein-Brabantdam. Alles bijeengenomen is de evaluatie van de huidige situatie in de Vlaanderenstraat negatief voor de doorstroming.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik wil de minister nog twee bijkomende vragen stellen. Wat de Voskenslaan betreft, zult u de beslissing van het stadsbestuur uitvoeren en daarna evalueren. De heraanleg van de Voskenslaan brengt echter zware infrastructuurkosten mee. Ik kan me voorstellen dat als er na een of twee jaar een negatieve evaluatie komt, het niet efficiënt en eenvoudig zal zijn om opnieuw een herinrichting door te voeren. Als de minister de beslissing van de stad Gent toch ondersteunt, moet er mijns inziens minstens in de plannen voor de heraanleg rekening worden gehouden met de mogelijkheid voor eenrichtingsverkeer en een vrije trambedding.

U zegt dat de evaluatie van de Vlaanderenstraat negatief is. De afspraak was toch dat u bij een negatieve evaluatie de stad Gent zou vragen om in de Vlaanderenstraat terug eenrichtingsverkeer in te voeren. Zult u daarover onderhandelen met het stadsbestuur ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

De heer Steve Stevaert : In het geval van de Voskenslaan gaat het over een gemeenteweg en niet over een gewestweg.

Ik denk dat uw suggestie zeer waardevol is. Er moet nu zeker al rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat er eenrichtingsverkeer komt, zodat de stad Gent in de toekomst niet op extra kosten wordt gejaagd.

De stad Gent zegt dat tweerichtingsverkeer kan. We zijn natuurlijk voorstander van eenrichtingsverkeer en we willen dat absoluut realiseren. Ik aanvaard echter dat de stad Gent bij infrastructuurwerken rekening houdt met de eventuele toekomstige afschaffing van het tweerichtingsverkeer.

De heer Dirk Holemans : Het gaat om een gemeenteweg en de stad Gent is daar 100 percent verantwoordelijk voor. Het Vlaams Gewest heeft echter de opdracht het belastinggeld zo goed mogelijk te gebruiken. De Inspectie van Financiën zal

Holemans

dat bevestigen. Dat heeft dus niets te maken met wie de wegbeheerder is.

Minister Steve Stevaert : Ik neem aan dat uw fractie geen voorstander is van volmachten. De gemeentelijke autonomie moet worden gerespecteerd. Ik denk niet dat Gent het slechtste voorbeeld is van Vlaanderen als het gaat om visies op openbaar vervoer. Gent heeft in dat verband een gigantisch project gerealiseerd.

Mijn diensten en ik blijven opteren voor eenrichtingsverkeer, maar er wordt gezegd dat tweerichtingsverkeer eveneens mogelijk is. Ik vind het dus goed dat er nu al rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat er ooit eenrichtingsverkeer komt. Er mogen echter geen grote verliestijden ontstaan bij tweerichtingsverkeer, want dan kan de exploitatie niet conform gebeuren. We kunnen in dat geval ook opmerkingen van de Inspectie van Financiën verwachten.

Voor de Vlaanderenstraat zullen we opnieuw onderhandelen over oplossingen. We kennen die oplossing nog niet en we zullen dus niet met een dictaat werken. We willen wel dat de verliestijden op een redelijke manier worden goedgemaakt. Uit onderling overleg zal blijken welke suggesties het stadsbestuur doet.

De heer Dirk Holemans : Ik heb het niet over een dictaat. Ik dacht dat er bij het openstellen een overeenkomst tussen de verschillende actoren was die inhield dat bij een verliestijd van meer dan 30 seconden alle partijen vanuit hun autonomie zouden terugkomen op de beslissing. Dat was toch een concrete afspraak en ik vraag nu of die afspraak wordt gehonoreerd.

Minister Steve Stevaert : Als ik een week nadat er een rapport is, zou worden gedwongen om in deze commissie een uitspraak te doen, zou dat niet correct zijn. We moeten dat rapport eerst met het stadsbestuur doornemen. Misschien komen we dan tot de conclusie die u nu trekt. De stad Gent mag die conclusie echter niet via de media vernemen. Dat zou tot polarisatie leiden. We delen uw bekommernis. We weten ook dat er engagementen zijn aangegaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.10 uur.*