

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

15 oktober 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onduidelijkheden met betrekking tot het tracé voor de vierde Scheldeoeververbinding te Antwerpen

Vraag om uitleg 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 vervoer van schoolkinderen door De Lijn

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 15 oktober 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.09 uur.*

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, toen ik een maand geleden de administratie contacteerde om informatie te krijgen over het Sigmaplan, deed men daarover bijzonder moeilijk. Het argument was dat het project nog in de kinderschoenen stond. Pas na lang aandringen en het dreigen met een rel, ben ik er toch in geslaagd bijkomende inlichtingen te krijgen. Ik was vanmorgen dan ook aangenaam verrast dat – al dan niet naar aanleiding van mijn interpellatie – men het nuttig heeft geacht om de commissieleden de actualisatie van het Sigmaplan te bezorgen. Deze beslissing was nochtans al gevallen tijdens de laatste regeringsvergadering vóór het reces.

Tijdens het reces ontvingen tientallen gemeenten en polderbesturen een brief in verband met de actualisatie van het Sigmaplan. Er wordt onderzocht welke gebieden in aanmerking kunnen komen voor de inrichting als overstromingsgebied. Vanuit mijn bezorgdheid voor de veiligheid van de bewoners en hun patrimonium langs het getijdengebied van het Scheldebekken, heb ik de minister de voor-

bije jaren al vaker ondervraagd over de stand van zaken en de uitvoering van het plan. De ontbrekende luiken moeten met spoed worden afgewerkt.

De administratie Waterwegen en Zeewezen is bezig met de actualisatie van het Sigmaplan. De studie die daartoe moet leiden, wordt uitgevoerd door een consortium van studiebureaus. De gemeentebesturen en polders worden momenteel bevraagd over de impact van potentiële overstromingsgebieden. Ze zijn gealarmeerd door wat voorligt, omdat met name 15.000 hectare wordt onderzocht als potentieel overstromingsgebied.

We stellen vast dat bij de studie van de actualisatie van het Sigmaplan een dubbele agenda wordt gehanteerd. Voor 2 valleigebieden, met name de Durme en de Grote Nete, zal een uitgebreide studie gebeuren naar de mogelijkheid om deze gebieden op een maatschappelijk aanvaardbare manier herin te richten met aandacht voor veiligheid en natuurontwikkeling. Op de website betreffende het Sigmaplan lezen we : ‘Naast de veiligheidscomponent wordt ook zeer specifiek rekening gehouden met de natuurontwikkelingscomponent. Doel is om de inrichting maatschappelijk te optimaliseren, bijvoorbeeld door inrichting als natuurgebied’. Veiligheid wordt herleid tot een absolute randvoorwaarde. Nochtans heeft multifunctionaliteit naast natuur te maken met waterafvoer, scheepvaart, industrie, landbouw, landschap en recreatie.

Voor de Durme wordt gewerkt aan plannen voor de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden, ontpoldering en herstelling van het bovendeel. Op deze manier worden duizenden hectaren, vooral landbouwgrond, opgeofferd. Met de gronden wordt allesbehalve zuinig omgesprongen en met de ruimtebalans opgenomen in het RSV wordt geen rekening gehouden. De realisatie van het derdiende en laatste in te richten overstromingsgebied van het oorspronkelijke Sigmaplan in Kruibeke was al een omstreden project bij een deel van de

De Meyer

bevolking. Het heeft geen breed maatschappelijk draagvlak. Blijkbaar wil men met de huidige plannen voor de Durmevallei nog verder gaan en nog meer provoceren.

Voor ons staat bij de actualisatie van het Sigma-plan de veiligheid van de bewoners langs het Scheldebekken voorop met respect voor het geboetseerde cultuurlandschap, met verdere kansen voor land- en tuinbouw, recreanten en andere aanwezige functies.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook enkele vragen stellen. Welke luiken van het oorspronkelijke Sigma-plan wachten nog op uitvoering? Wanneer zal de volledige realisatie klaar zijn en wat is de kostprijs hiervan? Zijn de nodige budgetten hiervoor gereserveerd? Hoeveel bijkomende overstromingsgebieden worden in het geactualiseerde Sigma-plan gezocht en om welke redenen? Graag ontvang ik een precies overzicht van alle onderzochte gebieden met vermelding van gemeente, oppervlakte, eventueel in welk poldergebied en in welke zones. Zal bij de inrichting van de geviseerde overstromingsgebieden landbouw mogelijk blijven? Of wil men ontoegankelijke moerassen maken die bij elke hoogwaterstand overstromen? In welke mate en op welke wijze zal rekening worden gehouden met de bestaande functies in het gebied? Is het baggeren van de Durme en andere waterlopen geen prioriteit voor het vergroten van de bergingscapaciteit en het verhogen van de veiligheid? Welke werk- en stuurgroepen nemen deel aan de studie van de actualisatie? Op welke wijze werden deze samengesteld? Hoe worden de gemeentebesturen en andere instanties, zoals de polderbesturen, betrokken in het afbakeningsproces? Wordt hun visie mee opgenomen in de verdere planning of zal op een eenzijdige wijze de natuurgerichte visie worden doorgedrukt? Hoe verloopt de communicatie met de directe betrokkenen: eigenaars, gebruikers, beroepsorganisaties en maatschappelijke geledingen?

De eerste budgettaire raming voor de realisatie van de voorgestelde ecologische gebiedsvisie voor de Durmevallei bedroeg in maart dit jaar 180 miljoen euro. Is deze raming bijgesteld? In welke timing wordt voorzien? Wat is de geraamde kostprijs van het jaarlijks onderhoud en beheer? Wat is de financiële raming van het hele project? Als land- en tuinbouw en andere functies worden gebannen, in welke onteigenings- en uitwinningsvergoedingen wordt dan voorzien? Wat gebeurt er met de bedrijven met bedrijfszetel buiten de gebie-

den maar met gronden deels in het gebied? Wat is de relatie met integraal waterbeheer? Welke is de relatie met de ruimtelijke planning, de afbakening van VEN-gebieden en andere af te bakenen gebieden en met de in opmaak zijnde provinciale en gemeentelijke structuurplannen?

Mijnheer de minister, deze vragen leven bij de gemeente- en polderbesturen die een maand geleden met uw schrijven werden geconfronteerd. Ik wil vandaag hun tolk zijn.

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het Sigma-plan beoogt de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed vanuit de Noordzee. In dit door de minister-raad op 18 februari 1977 goedgekeurde plan werden 3 complementaire opties genomen. Ten eerste werd beslist tot een verhoging en verzwaring van de dijken en waterkeringen met een totale lengte van ongeveer 512 kilometer. Ten tweede werd beslist gecontroleerde overstromingsgebieden en compartimenteringsdijken aan te leggen. Derde element was de bouw van een stormvloedkering.

Inmiddels is ongeveer 79 percent van de verhogings- en verzwaringswerken uitgevoerd. Er is met andere woorden ongeveer 405 kilometer waterkeringen op Sigmasterkte gebracht. Op de resterende plaatsen zijn wel waterkeringen aanwezig, maar die moeten nog op Sigmasterkte worden gebracht. Compartimenteringen werden tot op heden niet gerealiseerd. Van de 13 in 1977 geplande gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG) zijn er reeds 12 in werking, met een totale oppervlakte van ongeveer 533 hectare. De inrichting van het dertiende en volgens het oorspronkelijk Sigma-plan het laatste GOG met een oppervlakte van ongeveer 600 hectare, namelijk Kruikebeke-Bazel-Rupelmonde langs de Zeeschelde, is momenteel in volle voorbereiding. Het derde onderdeel, de bouw van een stormvloedkering nabij Oosterweel, is niet uitgevoerd. Op grond van de multi- en interdisciplinaire evaluatiestudie uitgevoerd door de KUL in 1982 besloot de minister van Openbare Werken in 1985 om de bouw van de stormvloedkering voor onbepaalde tijd uit te stellen.

Tot hiertoe is reeds 501 miljoen euro besteed aan het Sigma-plan. Om het dijkenprogramma verder af te werken is nog een budget van 117 miljoen euro nodig voor de onteigeningen en bouw van dijken en waterkeringen. De volledige realisatie van het GOG Kruikebeke-Bazel-Rupelmonde wordt geraamd op 101 miljoen euro en wordt gepland tegen

Stevaert

2005. Om zonder stormvloedkering tot eenzelfde beveiliging te komen tegen mogelijke stormvloedden zoals Nederland hanteert voor de Westerschelde, namelijk met een kans van voorkomen van 1 op 4.000 jaar, zouden in Vlaanderen bijkomend ongeveer 4.000 hectare nieuwe GOG's moeten worden aangelegd.

Indien ook in de verdere toekomst een verbinding kan worden gerealiseerd tussen de Westerschelde en de Oosterschelde, zoals in grote lijnen is aangegeven in de langetermijnvisie op de Schelde, kan een beveiliging worden gerealiseerd tegen stormvloedden met een kans op voorkomen van circa 1 maal op 10.000 jaar.

De gefaseerde aanleg van de bijkomende GOG's wordt geraamd op 471 miljoen euro. Daarin zijn inbegrepen de onteigeningen voor de aanleg van de ringdijken en waterkeringen en de bouw van deze ringdijken en waterkeringen. Indien noodzakelijk zullen bovendien bijkomende maatregelen worden genomen, zoals bijvoorbeeld de aanleg van compartimenteringen. Dat wordt geraamd op 25 miljoen euro.

Afhankelijk van de vordering van de studies en de MER's wordt er momenteel naar gestreefd jaarlijks gemiddeld circa 25 miljoen euro te besteden aan de verdere afwerking van het Sigmaplan. Er wordt onderzocht of en hoe dit jaarlijks budget substantieel kan worden verhoogd.

Ondanks alle reeds gerealiseerde ingrepen hebben zware stormen en grote wassen sedert 1990 aangetoond dat het reeds bereikte veiligheidsniveau opgevoerd moet worden. De huidige overschrijdingskans van het veiligheidsniveau van het Zeeschelddebekken is ongeveer 1 maal op 70 jaar. Het Zeeschelddebekken wordt bovendien in toenemende mate bedreigd. De meeste wetenschappers zijn het er namelijk over eens dat het klimaat in de komende decennia zal veranderen. Die verandering zou zich uiten in nattere winters, drogere zomers, een stijgende zeespiegel en een verandering in de frequentie en de intensiteit van stormvloedden.

Door een groeiende bewustwording en een aangepaste wetgeving is er momenteel meer aandacht voor integraal waterbeheer. Zo wordt de oplossing van 'ruimte voor de rivier' gezien als een duurzame oplossing en krijgt zij de voorkeur boven harde infrastructuurprojecten. Daarnaast zijn er instrumenten ontwikkeld waarmee het huidig en toekomstig gedrag van waterlopen gedetailleerd kan worden

bestudeerd. Het is bovendien mogelijk niet alleen de kans dat er een overstroming voorvalt, maar ook de gevolgen ervan in beschouwing te nemen.

Een afweging van de maatschappelijke kosten en baten van alternatieve oplossingen behoort eveneens tot de mogelijkheden. Een actualisatie van het Sigmaplan overeenkomstig deze gewijzigde randvoorwaarden, nieuwe inzichten en mogelijkheden is bijgevolg noodzakelijk.

Terwijl in het oorspronkelijke Sigmaplan een beveiliging werd beoogd tegen een historische hoogwaterstand, wordt er in het geactualiseerde Sigmaplan naar gestreefd overstromingen toe te laten op plaatsen waar geen of in ieder geval weinig schade kan ontstaan, zoals laag gelegen weilanden. Woonkernen of plaatsen waar wel veel schade kan ontstaan, worden maximaal beveiligd.

Uit berekeningen blijkt inderdaad dat het inschakelen van nog meer GOG's een significante bijdrage levert aan de bescherming van het hele Zeeschelddebekken. Zoals ik hiervoor reeds heb vermeld, zal, zonder de verbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde, voor het Zeeschelddebekken een vergelijkbaar veiligheidsniveau worden bereikt als voor de Westerschelde, namelijk 1 maal op 4.000 jaar. Hierbij wordt verondersteld dat ongeveer 4.000 hectare extra ruimte in het Zeeschelddebekken kan worden gevonden om terug te geven aan de rivier onder de vorm van ontpolderingen en GOG's.

Of deze ruimte inderdaad op een maatschappelijk onderbouwde manier voor dit doel kan worden gereserveerd en ingericht, zal moeten blijken uit reeds lopende studies. Deze studies hebben ongeveer 15.000 hectare potentiële overstromingsgebieden of POG's opgeleverd. Die worden momenteel gerangschikt volgens hun maatschappelijke haalbaarheid. Een overzicht van deze 15.000 hectare potentiële overstromingsgebieden evenals de bijbehorende informatie werd u reeds door mijn administratie bezorgd. Op mijn beurt wil ik benadrukken dat het hier nog maar over een tussenstap gaat in een proces dat moet leiden tot het geactualiseerd Sigmaplan.

Het is uiteraard niet de bedoeling deze 15.000 hectare volledig effectief in gecontroleerd overstromingsgebied om te zetten en ook niet om van elk gecontroleerd overstromingsgebied een gecontroleerd gereduceerd getijdengebied of GGG te maken. De aanleg van een GOG maakt landbouw in principe niet onmogelijk. Straks zal ik hier iets meer over zeggen.

Stevaert

Een goede afweging van aanwezige waarden, mogelijkheden en beperkingen voor ieder afzonderlijk gebied moet garanderen dat de inrichting ervan op de juiste functies wordt afgestemd en dat de aanwezige kansen optimaal worden benut. Intussen worden voorbereidingen getroffen om de actualisatie van het Sigmaplan te onderwerpen aan het strategische MER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Na het afbakenen, beschrijven en afwegen van 15.000 hectare POG's zullen een aantal scenario's die een oplossing bieden voor het veiligheidsprobleem, naast elkaar worden geplaatst. Hierbij wordt gedacht aan volgende scenario's : de verdere realisatie van het Sigmaplan zonder stormvloedkering, de verdere realisatie van het Sigmaplan inclusief een stormvloedkering, de verdere realisatie van het Sigmaplan zonder stormvloedkering maar met hogere waterkeringen, de verdere realisatie van het Sigmaplan zonder stormvloedkering maar met meer ruimte voor de rivier al dan niet inclusief de aanleg van de zogenaamde Overschelde, namelijk de verbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde.

Door bovendien de vooropgestelde veiligheidsstandaard, bijvoorbeeld 1 maal op 10.000 jaar, te laten variëren, krijgt men een set van oplossingen voor het veiligheidsprobleem, waarvan de benefit cost ratio groter is dan één. Hieruit zal vervolgens een keuze worden gemaakt.

Baggeren in een getijdenrivier is inderdaad noodzakelijk voor het behoud van de komberging en het verhogen van de veiligheid. Dit kan slechts een duurzame oplossing zijn als er een voldoende groot bovendebiet is. Als dat bovendebiet te klein is, dan zullen zones waar het bodempeil door baggeren werd verlaagd, binnen de kortste tijd opnieuw verzanden en aanslibben.

De Durme is daar een jammerlijk voorbeeld van. Door de aanleg van het kanaal Gent-Terneuzen en de aanleg van de dam te Lokeren ging het bovendebiet volledig verloren. Door de combinatie met historische rechttrekkingen is een situatie ontstaan waarbij in zeer korte tijd een groot volume water de Durme instroomt, waarna die zeer traag opnieuw leegloopt. Het gesuspenseerd sediment krijgt zo al de tijd om neer te slaan, zodat de bedding van de Durme opnieuw volledig verzandt. De AWZ bestudeert momenteel het uitbaggeren van de Durme, evenals het eventueel terug verzekeren

van een bovendebiet door het plaatsen van een beweegbare stuw in Lokeren.

Vermits de huidige Vlaamse bekkenindeling niet overeenkomt met de actieradius van het Sigmaplan, werd onlangs aan de Vlaamse regering voorgesteld de actualisatie van het Sigmaplan aan te sturen door middel van een multidisciplinaire ambtelijke projectgroep. Die is momenteel samengesteld uit vertegenwoordigers van de Administratie Waterwegen en Zeewezen of de AWZ, de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer of de Aministratie, de Aministratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen of de Aroh. In deze projectgroep zetelen eveneens het Instituut voor Natuurbehoud en de Projectdirectie Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium.

De werkgroepen waarin de studies 'Integrale verkenning', 'Aanduiden en afwegen van mogelijke overstromingsgebieden' en 'Vallei-inrichting voor twee valleigebieden' worden opgevolgd, zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de AWZ, de Aministratie, de Aroh, de ALT, het Instituut voor Natuurbehoud, de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, en de bekkencmités van de Benedenschelde, van de Bovenschelde, van de Nete en van de Dijle en de Zenne.

De betrokken gemeentebesturen en ook andere instanties zoals polderbesturen worden momenteel reeds betrokken bij de afweging van mogelijke overstromingsgebieden. Zo werden de lokale besturen deze zomer geïnformeerd over de lopende studieopdrachten en kregen zij een voorlopige afbakening van POG's aangereikt. Momenteel wordt deze voorlopige afbakening van POG's met de lokale besturen besproken. We beseffen maar al te goed dat de plaatselijke besturen deze gebieden heel goed kennen en dus ook goed kunnen inschatten wat de mogelijke knelpunten zouden zijn indien zou worden beslist om effectief over te gaan tot de aanleg van een overstromingsgebied. Deze informatie wordt uiteraard meegenomen in de afwegingfase. Andere betrokkenen en geïnteresseerden worden momenteel geïnformeerd via de website www.sigmaplan.be.

Bovendien werd op 3 oktober 2002 een aanbesteding uitgeschreven voor de ondersteuning van de AWZ in haar communicatie met alle mogelijke betrokkenen en geïnteresseerden met zowel moderne als conventionele middelen, zodat de informatie voor iedereen toegankelijk wordt.

Stevaert

De studies over de Durmevallei zijn nog volop in uitvoering. Ik kan u er momenteel dan ook geen nieuwe informatie over geven. De informatie vermeld in mijn antwoord op vraag 225 van 7 maart 2002 is nog steeds van toepassing. Op basis van de resultaten van afweging van POG's zal voor de Durme en de Durmevallei ook naar een optimale inrichting van het inwendig gebied worden gezocht, uiteraard in nauw overleg met de lokale besturen.

De aanleg van een GOG maakt landbouw in principe niet onmogelijk. Momenteel zijn de 12 reeds in werking zijnde GOG's in het Zeescheldebekken immers nog steeds in gebruik als landbouwgebied. Indien aan het 'inwendig' gebied van een GOG een functie wordt toegekend die conflicteert met de huidige activiteiten, zodat een onteigening noodzakelijk is, zal het onteigeningscomité een bilijke vergoeding voor deze onteigening bepalen.

Eén van de redenen waarom het Sigmplan na 25 jaar geactualiseerd moet worden, is de toegenomen aandacht voor de toepassing van duurzame ontwikkeling, wat in het beheer van watersystemen inderdaad als integraal waterbeheer wordt bestempeld. Zo is de hoofddoelstelling van het Sigmplan momenteel gedefinieerd in een integraal waterloopbeheer en waterloopbeleid met de nadruk op het beschermen van de mens en zijn materiële goederen tegen de schadelijke gevolgen van overstromingen.

Daarnaast staat de ruimtelijke kwaliteit centraal en wordt een harmonisering nagestreefd van de verschillende ruimtelijke functies zoals landbouw, natuurontwikkeling, wonen, recreatie en andere. Bij de afbakening van de POG's werd zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande beleidsplannen op verschillende niveaus. Er is namelijk gestart met het maken van een omgevingsanalyse en een sectorale analyse. Er wordt dus een uitgebreide beschrijving gemaakt van de waterloop en zijn vallei.

Daarbij komen een aantal analyses aan bod. De eerste is de analyse van de beleidsgerichte en juridische aspecten zoals water, natuur, bos, landbouw, landschap, milieu en andere. De tweede is de analyse van het abiotisch milieu waarin landschap, natuur en ruimtegebruik aan bod komen. De derde is de analyse van het gebruik van het watersysteem waarbij drinkwater, transport, beveiliging tegen overstromingen en enkele andere aspecten aan bod komen. Op basis van deze omgevingsanalyse en sectorale analyse werden zoekzones afgeba-

kend. Uit deze zoekzones werd vervolgens 15.000 hectare POG afgebakend.

Een eerste aanzet tot de actualisering van het Sigmplan werd gegeven in de langetermijnvisie Schelde-estuarium, die totstandkwam door nauwe samenwerking tussen de administratie Waterwegen en Zeewezen en Rijkswaterstaat directie Zeeland. Deze langetermijnvisie Schelde-estuarium kwam uitgebreid aan bod in het Vlaams Parlement. De besprekingen resulteerden op 15 mei 2001 in een resolutie. Op 18 mei 2001 werd deze resolutie door de Vlaamse regering onderschreven. Vervolgens werd een voortgangsrapport over de actualisering van het Sigmplan aan de regering voorgelegd. In dit rapport werd dieper ingegaan op de mogelijkheden om een antwoord te geven op de klimaatwijziging en om de beveiliging tegen overstromingen te verhogen. De oplossing 'ruimte voor de rivier' werd bestempeld als meest duurzame oplossing.

De Vlaamse regering heeft op 19 juli 2002 beslist om de actualisering van het Sigmplan voor te leggen aan het Vlaams Parlement. Nadat de nodige documenten door de administratie werden klaargemaakt, heb ik die gisteren opgestuurd naar de voorzitter van de commissie. Voor meer details in verband met het geactualiseerde Sigmplan verwijs ik naar dit document.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, als ik u goed heb begrepen, is het uiteindelijk de bedoeling dat van de 15.000 hectare die wordt onderzocht, er 4.000 de bestemming overstromingsgebied zouden krijgen. Is het al dan niet wenselijk om deze gebieden te onteigenen? Zelfs bij gecontroleerde overstromingsgebieden is er immers een groot risico op vervuiling van deze nattere weilanden, met alle gevolgen van dien voor het vee en het voedsel.

Ik vraag me af op welke manier de bevolking bij het hele proces zal worden betrokken. Ik weet dat de gemeentebesturen en de polderbesturen van u een brief hebben ontvangen, want dat was de aanleiding voor mijn interpellatie. Mijnheer de minister, u zult begrijpen dat de besturen, binnen de korte tijdspanne die er was, onmogelijk de gelegenheid hadden om de bevolking op een goede manier bij het proces te betrekken. Voor een belangrijk proces als dit is het meer dan noodzakelijk dat de bevolking erbij wordt betrokken. Het is niet omdat er een brief is verstuurd dat er ook een reële betrokkenheid van de bevolking is.

De Meyer

De manier waarop deze gebieden zullen worden ingericht, blijft voor mij zeer onduidelijk. U laat in uw antwoord enkele mogelijkheden open, namelijk het realiseren van gecontroleerde overstromingsgebieden en het realiseren van overstromingsgebieden met gereduceerd tij. We hebben de discussie in het verleden reeds meermaals gevoerd in deze en andere commissies. Als een gebied uitsluitend onderloopt indien dat noodzakelijk is voor de veiligheid van de bewoners langs de waterloop, dan is daar een maatschappelijk draagvlak voor te vinden. Maar indien bij elke hoogwaterstand een gebied tweemaal per dag moet onderlopen, ontstaat er een moeras en wordt het bijzonder moeilijk om daar een maatschappelijk draagvlak voor te vinden. Kruibeke is daar een voorbeeld van. U hebt geen duidelijkheid verschaft over dit aspect.

Ik spreek in deze commissie al jaren over de dringende noodzaak om een aantal waterlopen uit te baggeren, niet enkel omwille van de bevaarbaarheid, maar ook omwille van de bergingscapaciteit en de veiligheid. Binnenkort bespreken we de begroting, en ik kijk met belangstelling uit naar het budget waarin zal worden voorzien om een aantal meer dan dringende baggerwerken uit te voeren.

We hebben het rapport pas in de voormiddag ontvangen. Door mijn andere bezigheden heb ik het nog niet in detail kunnen doornemen. In verband met de scenario's heb ik wel een aantal dingen gemerkt. In scenario 3 wordt bijvoorbeeld gezegd dat de versterking van de waterkeringen de kans biedt om één risico op duizend jaar te voorkomen. Er zijn met andere woorden andere mogelijkheden dan wat tot nu toe werd voorgesteld. Ik zou het ten zeerste appreciëren als alle scenario's even serieus zouden worden onderzocht.

Mijnheer de minister, het valt me op dat we in het waterbeleid zo gemakkelijk van het ene in het andere uiterste vallen. In het verleden was er misschien onvoldoende aandacht voor de waterproblematiek in de ruimtelijke ordening, maar nu dreigen we in het andere uiterste terecht te komen. We spreken nu over ontpoldering en over gebieden aan de rivier teruggeven. Is het niet mogelijk te komen tot een meer evenwichtige benadering?

We zullen de actualisering van het Sigmaplan blijven volgen. We zullen aandachtig en alert blijven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Er is 15.000 hectare aangestipt. Dat 4.000 hectare daarvan op zeer regelmatige tijdstippen zou overstromen, klopt niet. Van die 4.000 hectare moet niet alles worden onteigend, onteigening dringt zich alleen op waar landbouw onmogelijk wordt. Waar landbouw mogelijk blijft, moet niet worden onteigend. Uw bekommernis over mogelijke verontreiniging is terecht, maar in andere gecontroleerde overstromingsgebieden werd geen verontreiniging vastgesteld. We zullen in de toekomst wel zien wat moet worden onteigend.

Ik kan me voorstellen dat in de landbouwsector nu een dubbel gevoel heerst. Bij onteigening is de landbouwbestemming moeilijk te behouden. Dat heeft te maken met wetgeving.

In verband met het maatschappelijk draagvlak is het de bedoeling te werken via een goed communicatieplan. Dat is absoluut noodzakelijk.

We evolueren van water beheersen naar water beheren. Ik vind dat een positieve evolutie. We moeten het water ruimte geven en tegelijkertijd rekening houden met alle sociale en economische aspecten.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, of er wordt onteigend, zal volgens mij mee worden bepaald door het aantal keren dat de gebieden in kwestie overstromen en in welke seizoenen dat gebeurt. Als het gebied onderloopt tijdens een periode waarin er gewassen op het land staan, dan dringt onteigenen zich op.

De eigenaars maken zich zorgen over wat er zal gebeuren indien ze de gronden opnieuw willen verkopen. In een gecontroleerd overstromingsgebied zal de waarde ervan immers met minstens 50 procent dalen. Zonder onteigeningsvergoeding worden deze mensen bestolen. Er moet dus nog eens ernstig worden nagedacht alvorens voorbarige conclusies te trekken.

Ik herinner me nog de debatten van enkele jaren geleden over het overstromingsgebied in Kruibeke. Er is toen steeds aan de bevolking gezegd dat dit uitsluitend zou gebeuren indien het noodzakelijk was voor de veiligheid van de mensen die langs de Schelde wonen. Het huidige plan heeft als bedoeling bij elke hoogwaterstand de Kruibekepolder onder te laten lopen. Ik heb de website en het geactualiseerd plan grondig bestudeerd. Mijnheer de minister, dit wordt niet uitgesloten. Dit vormt een ernstige bedreiging voor deze gebieden.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer De Meyer 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.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onduidelijkheden met betrekking tot het tracé voor de vierde Scheldeoververbinding te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onduidelijkheden met betrekking tot het tracé voor de vierde Scheldeoververbinding te Antwerpen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 1998 werden de grote contouren van het masterplan voor Antwerpen vastgelegd. Daarin werden de belangrijkste investeringen opgenomen die moeten vermijden dat Antwerpen nog langer lijdt aan een verkeersinfarct. De belangrijkste investering daarbij is het sluiten van de kleine ring. Uiteraard moet goed worden afgewogen welk tracé daarvoor het beste is. De minister had de gouverneur opdracht gegeven om met zoveel mogelijk actoren te vergaderen om tot een consensus te komen.

Op 7 april 2000 werd overeengekomen om voor de zogenaamde Oosterweelverbinding te kiezen. Er werd geopteerd voor een combinatie van een brug over het eilandje en een tunnel onder de Schelde die zou uitmonden op de aansluiting van de R1 op de expresweg N49. Deze Antwerpse consensus werd door de minister overgenomen. Daarmee leek een einde gekomen aan een jarenlange discussie.

De uitvoering verloopt erg traag, te traag naar onze mening. Pas vandaag bespreken we in de commissie de oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, kortweg de BAM. Wel werd ondertussen de SAM opgericht die over dit onderwerp onderzoek verricht. Blijkbaar heeft de SAM het voorgestelde tracé enkele maanden geleden opnieuw in vraag gesteld. Er gaat zelfs het gerucht dat de SAM voorstelt om een ander tracé te kiezen. Zo zouden sommigen ervoor pleiten om het geplande op- en afrittencomplex van de Oosterweelverbinding en de N49 te schrappen omwille van de natuurgebieden in de omgeving, met name Blokkersdijk, Sint-Annabos, Vlietbos en het Rot. Het is belangrijk om er nog eens aan te herinneren dat er in de consensus was opgenomen dat er slechts een tijdelijke verstoring zou zijn van het natuurgebied. Het gebied wordt hersteld zodra de definitieve aanleg is gebeurd.

Het nieuwe voorstel zou erin bestaan om het nieuwe stuk ring op de Linkeroever aan te leggen in een sleuf die pas een stuk voorbij de N49 zou bovenkomen. Dit zou nodig zijn om een tolzone te kunnen aanleggen. Blijkbaar is dus al beslist om tol te heffen, en dat via het oude procedé van tolhokjes. Dat neemt nochtans bijzonder veel ruimte in beslag en verstoort de mobiliteit.

Door te kiezen voor dit nieuwe tracé wordt het onduidelijk hoe de aansluiting zou gebeuren met de ring en de N49. Naar verluidt circuleren er plannen met een aansluitingsweg op nauwelijks 40 meter van een woonwijk in Zwijndrecht. Er zou ook een tiental woningen moeten worden onteigend. Om de tram- en spoorlijn te kunnen kruisen, zou de aanleg op 12 meter hoogte moeten gebeuren. Dit alles zal voor een aantal bedrijven belangrijke consequenties hebben. De nieuwe inplanting van Egemin bijvoorbeeld zou op het tracé komen te liggen. Vraag is ook welk effect een langere tunnel heeft op de kostprijs. Om een tijdelijke storing van het natuurgebied te vermijden, wordt geopteerd voor een permanente verstoring van een aantal woonomgevingen. Daar stellen we ons grote vragen bij.

Er is enorm veel onrust bij de bevolking. In Zwijndrecht is gisteren een openbare commissievergadering gewijd aan dit onderwerp. Mijnheer de minister, ik wil u dan ook enkele vragen stellen. Waarom wordt er naar een ander tracé gezocht ? Wat zal het precieze tracé van de kleine ring op de Linkeroever zijn ? Waarom wordt er voor tolheffing gekozen ? Waar wordt die ingeplant ? Klopt het dat er een nieuwe verbinding komt met de N49 op nauwelijks 40 meter van een woonwijk ? Bestaan er plannen om de op- en afrit Burcht/

Caluwé

Zwijndrecht op de E17 af te schaffen ? Dat zou nochtans belangrijke verkeersconsequenties hebben.

De voorzitter : Mevrouw De Schepper heeft het woord.

Mevrouw Claudine De Schepper : Mijnheer de minister, ik wil me graag aansluiten bij de vragen van de heer Caluwé. Ik woon in Zwijndrecht en ken de situatie goed. Ik vind dit een ernstige zaak en wil daarom graag enkele verduidelijkingen. Zal de aansluitingsweg inderdaad op 40 meter van de nieuwe woonwijk Neerbroek komen ? Zal deze door het Vlietbos gaan ? Zo ja, welk gedeelte zal dan verdwijnen ? Zal het geschetste scenario de onteigening van een tiental woningen vereisen ? Gisteren was er in Zwijndrecht een openbare commissiezitting over de Oosterweelverbinding. Er waren meer dan 500 verontruste buurtbewoners aanwezig. Naar verluidt mocht enkel de ingenieur van de gemeente Zwijndrecht uitleg komen geven. De SAM had van het ministerie het verbod gekregen om de plannen te komen verduidelijken. Waarom ? Waarom werd er ook geen rekening gehouden met het ruimtelijk structuur- en mobiliteitsplan van Zwijndrecht, dat trouwens is goedgekeurd ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik vrees dat dit alles het gevolg is van de informele manier van werken van de SAM. Ik had voorspeld dat daar voden van zouden komen. De SAM kreeg begin februari de opdracht om een studie te maken. Deze zou tegen begin december moeten zijn afgerond. Dit sluit echter bij geen enkele formele procedure aan omdat de BAM er nog niet is. Er is ook nog geen MER of openbaar onderzoek gevraagd.

In Zwijndrecht is de bevolking bijzonder verontrust. Tot in de kleinste details worden varianten uitgetekend. Er waren oorspronkelijk 7 tracévarianten voor de sluiting van de kleine ring en verschillende mogelijkheden voor de aansluiting op de N49. Het gaat hier om een studie. De heer Caluwé pleit ervoor om dwars door het natuurgebied te gaan om de woonwijk te sparen. Dat is een valse keuze. Het is niet het een of het ander. Er moet een ideale oplossing worden gezocht om beide te waarborgen. Het natuurgebied is een vogelrichtlijngebied. Uiteraard zit de schrik erin om tot een soort Deurganckdokscenario te komen. Dat moet worden vermeden.

Bovendien zou een verbinding tussen de E17 en de N49 die 5 jaar oud is en honderden miljoenen heeft gekost, worden afgebroken en verlegd. Waar zijn we in godsnaam mee bezig ? Misschien is dit alles nog wat voorbarig omdat het om een informele studie gaat. Het was echter wel te voorspellen dat hier problemen van zouden komen. De gouverneur is geschrokken van de heisa en pleit ervoor een nieuwe staten-generaal samen te roepen. Kunnen we niet stoppen met de informele besluitvorming en starten met de formele ? Zo niet, zullen we ons in dit dossier volledig vastrijden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het project bevindt zich momenteel nog volledig in de studiefase. Er zijn studies lopende om het tracé dat tot op heden werd gekozen op basis van een eerste haalbaarheidsstudie, te optimaliseren. In een latere fase kan dan op een weloverwogen manier het beste alternatief worden gekozen op basis van verkeerskundige, bouwtechnische en ecologische parameters.

Voornamelijk de problematiek over de aansluiting van de verschillende autosnelwegen ter hoogte van de Linkeroever en het doorkruisen van het natuurgebied Blokkersdijk, heeft het studiebureau ertoe aangezet om het tracé te optimaliseren opdat het maximaal zou voldoen aan de eisen op het vlak van verkeersveiligheid en milieubehoud. Op het vlak van milieubehoud ben ik er nu zelfs persoonlijk van overtuigd dat de huidige voorstellen een meerwaarde kunnen betekenen voor de aanwezige natuur ten gevolge van het bundelen van een aantal gebieden die nu versnipperd zijn door de opbraak van bestaande wegeninfrastructuur.

De N49 naar Knokke en de E17 naar Gent moeten verder op een verkeersveilige manier worden aangesloten op de ring rond Antwerpen, eens deze via de Oosterweelverbinding is gesloten. Daarvoor moet een verkeerswisselaar worden ontworpen met voldoende weeflengte. Dit heeft aanleiding gegeven tot een verder optimalisatie van het tracé. Ik sta dan ook bijzonder positief tegenover de doorgevoerde optimalisatie.

Er wordt inderdaad overwogen om een tolzone in te planten ter hoogte van het wegvak tussen de inrit van de tunnel en de verkeerswisselaar. De omvang en noodzaak van deze tolzone worden sterk bepaald door de evolutie van de tolningsstechnieken zodat een definitieve beslissing hierover pas in een latere fase zal worden genomen.

Stevaert

Het is uiteraard onvermijdelijk dat bij een ingrijpend infrastructuurproject zoals nu wordt onderzocht, er niet alleen meerwaarden maar ook minwaarden kunnen ontstaan. Aan het studiebureau werd evenwel duidelijk de opdracht gegeven om alle mogelijke alternatieve verkeers- en bouwtechnische ingrepen in beschouwing te nemen om zo mogelijke nadelige effecten tot een minimum te herleiden. Daarbij mag geen afbreuk worden gedaan aan de basispremissen, met name maximale verkeersveiligheid en milieubehoud. Indien er in de meest optimale oplossing toch nog nadelige effecten aanwezig zijn voor sommige betrokkenen, dan zullen deze maximaal worden weggewerkt.

Zoals u merkt, is de studiefase nog volop aan de gang en worden een aantal mogelijke alternatieven ter optimalisatie van het tracé onderzocht. Dit gebeurt zoals gebruikelijk in nauw overleg met alle betrokken lokale actoren, zoals gemeentebesturen en milieuverenigingen. Het is evenwel evident dat zodra de ideale optimalisatie is bereikt, er een duidelijk overleg en grondige communicatie zal zijn.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u blijft in uw antwoord nogal wazig over het concreet voorgestelde tracé. Vindt u dat dit tracé inderdaad een optimalisatie inhoudt van de milieu- en verkeersveiligheidsvoorwaarden ? Misschien is dat wel zo, maar het is ook een zware benadeling van de woonvoorwaarden, het leefklimaat van de mensen. De studie van de SAM is in onduidelijke omstandigheden aangevat. De administratie was beter aan het werk gegaan zodra er in Antwerpen een consensus was over het tracé. Dat had dus 2 jaar geleden al gekund. Toch werd er gekozen voor een aparte beheersmaatschappij. Pas vandaag krijgt de commissie daar het ontwerp van decreet over.

Omdat wel werd ingezien dat het veel te lang duurde, werd het studiebureau SAM aan het werk gezet. Dat is gebeurd in onduidelijke omstandigheden, maar ze werken wel hard aan alternatieven. Nu komen ze met een voorstel. Beantwoordt dit voorstel, waarin het tracé langs Zwijndrecht loopt, aan de vereiste optimalisatie van de verkeers- en milieuvoorwaarden ? Er wordt namelijk heel weinig rekening gehouden met de woonvoorwaarden.

U hebt ook niet geantwoord op de vraag van mevrouw De Schepper. De SAM werkt blijkbaar allerlei dingen uit, maar als de mensen daar informatie over willen, krijgt de SAM verbod die dingen in

Zwijndrecht te komen toelichten. Dat is geen goede werkwijze. Als er voorstellen komen, moet er ook bereidheid zijn ze te komen toelichten en verdedigen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Er is een verschil tussen de SAM en de BAM. We zitten helemaal nog niet in een officiële procedure. We kunnen ons nog niet uitspreken over het model. We hebben duidelijk afgesproken, want als we niet alle mogelijke modellen onderzoeken, dan wordt op het moment van de beslissing gevraagd waarom we een of ander model nog niet hebben onderzocht. Ik maak geen afweging tussen vogels en mensen. De burgemeester heeft gelijk dat we nog niet aan dat punt toe zijn. Op een bepaald moment zullen we wel een keuze maken. Ik heb begrepen dat iedereen in Antwerpen zich heeft uitgesproken voor het masterplan van de gouverneur.

De heer Ludwig Caluwé : Ja, maar met een welbepaald tracé.

Minister Steve Stevaert : We zullen dit dus realiseren. Daarvoor zullen we stap voor stap het besluitvormingsproces doorlopen. Ik beschik echter niet over een vast punt aan de hemel waaraan ik het masterplan zou kunnen ophangen. Er zullen op zeker ogenblik knopen moeten worden doorgehakt. Het is dus heel goed dat de SAM het zo breed mogelijk bestudeert, en dat later de beheersmaatschappij het bekijkt. Op dat moment zullen er formele procedures zijn, waar we ook aan gebonden zullen zijn. De burgemeester en het schepencollege hebben contact genomen om afspraken te maken over hoe dat moet worden begeleid. Er is geen andere werkwijze. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

Mijnheer Malcorps, dit is niet ernstig. Vraag het maar aan uw Agalev-burgemeester. We zitten nog niet in de formele procedure. Tijdens die procedure zullen we op de formele manier handelen. U vraagt altijd alle mogelijke scenario's te bestuderen. We willen dat nu doen, en we willen elk van die scenario's optimaliseren. Daarna zal er een keuze moeten worden gemaakt. Met name Agalev zal dan een belangrijke afweging moeten maken. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

U weet heel goed dat er formeel nog niets is beslist. We zitten nog niet in de formele procedure.

De heer Ludwig Caluwé : Er blijft grote onduidelijkheid omdat de SAM – in uw beeldspraak – ergens tussen hemel en aarde functioneert.

Minister Steve Stevaert : Er moeten nu eenmaal voorafgaande studies worden gemaakt, en we kunnen die het best zo breed mogelijk opvatten. We hadden dat misschien voor het Deurganckdok ook moeten doen.

De heer Ludwig Caluwé : Ofwel is het een opdracht van de administratie, ofwel werken ze in het ijle.

Minister Steve Stevaert : Dit is niet meer ernstig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg 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 vervoer van schoolkinderen door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg 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 vervoer van schoolkinderen door De Lijn.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over de kinderen. Dat zal u toelaten uw gedachten even af te leiden van de permanente Antwerpse moeilijkheden – en ook van de Antwerpse pleziertjes. (*Gelach*)

Ik heb de inspiratie voor mijn vraag gehaald uit een persbericht dat in mijn mailbox is terechtgekomen. Het bericht was vergezeld van foto's, maar die kan ik u niet tonen. Ze lijken wel genomen te zijn in het jolige Afrika.

U kent de toestanden die voortvloeien uit het overgrote succes van bepaalde verbindingen van De Lijn op bepaalde uren. Ik heb u ook al gesproken over het geweldige succes van de kusttram, waardoor de reizigers zich weleens in de verdrukking voelen komen. We kunnen echter tegen een

duwtje, en dat heeft zo zijn voordelen, zonder daarmee te willen verwijzen naar Japanse situaties.

U kent de problematiek. Blijkbaar is er geen grens bepaald voor het aantal schoolkinderen dat op de piekmomenten kan worden vervoerd. Op bussen die geschikt zijn voor 72 personen, staan- en zitplaatsen samen, worden soms meer dan 100 kinderen meegenomen. De dierenbescherming zou zoiets niet gepast vinden.

Ik wil nu niet ingaan op alle argumenten voor of tegen. Mijn vraag is alleen of er eigenlijk een reglement voor bestaat. Tot nu toe kennen we maar één stelregel, namelijk dat er nog bij kunnen zolang de deur dicht kan. Eigenlijk is dat een gevaarlijke situatie. Er zijn waarschijnlijk normen, want een bus bevat een bepaald aantal staanplaatsen en zitplaatsen, maar er is niemand in staat daar controle op uit te oefenen. Ik heb ook de indruk dat niemand er ook maar aan denkt dat te doen.

De bezorgdheid daarover is geuit door ouders met kinderen die naar hun zeggen met steeds meer blauwe plekken thuiskomen. Er zal wel wat overdrijving in het spel zijn, en bovendien zijn het wellicht niet de kinderen die klagen, want ze zouden zich veeleer opwinden als ze niet samen met hun vriendjes zouden mogen instappen, maar beleidsmensen moeten wat verder denken. Eens die bezorgdheid geuit is, worden we ook verondersteld iets te doen, en moeten we een antwoord geven. Dat kan soms vervelend zijn, maar het is onze plicht.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze wijze van vervoeren van de schoolkinderen ? Bestaan er voor De Lijn richtlijnen voor het vervoer van kinderen, en meer bepaald over het aantal toegelaten kinderen op de bus ? Zo ja, wordt er controle uitgeoefend op de naleving van die richtlijnen ? Wie doet dat ? Welke maatregelen kunt u nemen om zulke toestanden desgewenst tegen te gaan ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, wgens het immense succes van de Buzzy Pazz doen er zich op sommige plaatsen inderdaad capaciteitsproblemen voor. Terwijl er, na de forse stijging van het aantal Buzzy Pazz'en in het jaar 2001, op het einde van 2001 reeds 133.751 Buzzy Pazz'en in omloop waren, was het aantal einde juni 2002 – amper 6 maanden later – reeds opgelopen tot 141.597. Een bijkomende stijging wordt in de

Stevaert

maand oktober verwacht naar aanleiding van de start van de hogescholen en de universiteiten.

Het aantal Buzzy Pazz-reizigers is op het einde van juli 2002 met 42,65 percent gestegen ten opzichte van de vergelijkbare periode van vorig jaar. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat het aantal Buzzy Pazz-reizigers in 2001 reeds met 21,78 percent was gestegen ten opzichte van het jaar 2000. De stijging in 2002 komt daar dus bovenop.

Daarbij komt nog de invoering van de Omnipas op 1 juli 2002. Ook de invoering van dit abonnement kan een groot succes worden genoemd. Het aantal abonnementen dat vergelijkbaar is met de Omnipas is in de eerste 7 maanden van 2002 met 31,87 percent gestegen ten opzichte van de vergelijkbare periode in 2001. Terwijl er op het einde van 2001 28.638 vergelijkbare Omnipassen in omloop waren, is dit op het einde van juni opgelopen tot 48.146.

Als gevolg van deze sterke reizigersgroei wordt overbezetting vastgesteld op een aantal lijnen, zodat er meer versterkingsritten moeten worden gereden dan voorzien. In september werden dan ook op diverse lijnen reeds versterkingen ingezet, mede naar aanleiding van de start van het nieuwe schooljaar. Ook in oktober zal de bezetting op de voet worden gevolgd.

Naar aanleiding van het netmanagement, dat deze maand op de raad van bestuur van de VVM zal worden goedgekeurd, wordt voorzien in richtlijnen voor de wijze waarop capaciteitsproblemen structureel moeten worden aangepakt.

Er wordt toezicht gehouden door de controleurs van de VVM. Daarnaast kunnen ook de tram- en busbestuurders van de VVM overbezettingen melden in hun dagverslag.

Globaal gesteld zijn alle standaardvoertuigen van De Lijn voorzien van ongeveer 40 zit- en 50 staanplaatsen, in het totaal dus 90. Kinderen jonger dan 13 jaar worden geacht twee derden van een zitplaats in te nemen. Aldus mogen er meer reizigers op de voertuigen plaatsnemen dan de voormelde 90 plaatsen.

De voertuigen van De Lijn zijn verzekerd voor burgerlijke aansprakelijkheid bij ongevallen. De

chauffeurs van De Lijn zien er nauwgezet op toe dat de reglementering op de bezetting stipt wordt nageleefd. Bovendien worden zij met de regelmaat van de klok bijgestaan door de daartoe aangestelde controleurs.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik heb mijn plicht gedaan door dit aan te kaarten. Ik merk echter dat het niet uw grootste zorg is om hier werkelijk iets aan te doen. U zei dat de chauffeurs erop moeten toezien dat de aantallen niet worden overschreden. Dat is echter niet realistisch. De werkelijkheid is dat de mensen opstappen zolang ze kunnen.

U had het ook over controleurs. Ik zal u maar niet vragen hoeveel controleurs er op de lijnen kunnen worden ingezet. Het is bekend dat het om een virtuele controle gaat. Een lichtpuntje is het feit dat er een verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid is. Het zou er nog maar aan ontbreken.

Ik beweer niet dat er echt een probleem is, maar de mensen hebben het als zodanig gesignaleerd. Ik heb het aan u doorgegeven, en er zal over moeten worden nagedacht.

De Lijn is een succesverhaal, en u zet dat nog eens in de verf. We zijn ook allemaal gelukkig om het succes van het openbaar vervoer bij schoolgaande kinderen. We kunnen ons er echter niet van af maken met te zeggen dat de chauffeurs wel zullen controleren of er niet meer dan 90 personen op de bus komen, en dat er een ongevalverzekering is.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Loones, u mag geen foute conclusies trekken. Er mogen 90 personen op de bus. Vermits kinderen voor twee derden worden meegeteld, mogen er meer op de bus. Daar wordt een omrekening op toegepast. Dat aantal mag op de bus. Dat leidt niet tot de beste verhouding tussen comfort en kwaliteit. Dat leidt ook niet altijd tot overschrijdingen, want dat is een ander verhaal. Chauffeurs hebben in het geval van regelmatige overbezetting de opdracht die te melden. De Lijn moet dan zorgen voor versterkingsritten of grotere bussen. Hetzelfde verhaal kennen we in verband met de kusttram. Tussenkasten zorgen daar voor meer capaciteit. Bovendien werd het aantal ritten verhoogd.

Stevaert

Het is mogelijk dat er uitzonderlijk eens een overbezetting is op een bepaalde lijn. Dan moet worden beslist of de kinderen moeten blijven staan of niet. Recent is er een voorbeeld geweest van wat er gebeurt als de kinderen moeten blijven staan. De Lijn heeft de opdracht om op te druk bezette lijnen versterkingsbussen in te zetten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.11 uur.*
