

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



Zitting 1999-2000

15 juni 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het preventief beleid met betrekking tot de IJzer

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject van De Lijn om taxi's in te schakelen op weinig gebruikte busverbindingen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 15 juni 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-Demeyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.08 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, sta me toe eerst de minister te danken voor het antwoord op een schriftelijke vraag rond de legering van bouten, dat ik deze morgen via de post bezorgd kreeg. Ook mijn vraag van vandaag heeft betrekking op het spoor, en meer bepaald op het overleg betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem dat in een groot kluwen verloopt en waarbij dit parlement nauwelijks weet wat in de betreffende cenakels wordt afgesproken. Nochtans worden daar vaak belangrijke beslissingen getroffen met bijzonder verregaande implicaties en gevolgen. De inhoud daarvan wordt ons niet bekendgemaakt, tenzij we er uitdrukkelijk om vragen.

Zoals u weet, hebben de gewestregeringen ingestemd met de teksten van het koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, een instem-

ming die evenwel gepaard ging met enig voorbehoud van het Vlaams Gewest.

Welke waren de eventueel door het Vlaams Gewest gemaakte opmerkingen ? Hoe werden deze bemerkingen door de federale overheid weerlegd en in welke mate werd daarmee rekening gehouden ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de bemerkingen betroffen hoofdzakelijk de mogelijkheden tot het niet-toepassen van een aantal TSI's, dit zijn de Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, door de minister of zijn gemachtigde op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, dus de facto de NMBS. Concreet betekent dit dat de spoorwegen zelf zouden kunnen bepalen welk HST-materiaal op het net wordt toegelaten. Op die wijze zou het net kunnen worden afgeschermd voor bepaalde types materieel. Het is geen goed uitgangspunt dat de exploitant, die tevens de beheerder van het netwerk is, zelf de spelregels kan bepalen. Het Vlaams Gewest heeft in die optiek gevraagd om te worden betrokken bij de toekenning van de toegang tot het hogesnelheidsspoorwegsysteem.

De bemerking werd door de federale overheid niet weerlegd en er werd ook geen rekening mee gehouden. De Raad van State heeft daarover in zijn advies het volgende opgemerkt : 'Uit de stukken die aan de Raad van State zijn voorgelegd, blijkt dat de gewestregeringen hebben ingestemd met de ontworpen tekst, zij het onder enig voorbehoud. Een orgaan betrekken bij de uitwerking van een verordening houdt niet alleen in dat eventuele suggesties worden aanvaard en onderzocht, maar bovendien dat daarover met dat orgaan een debat wordt aangegaan, dat wil zeggen dat aan dat orgaan op zijn minst, voor de beslissing wordt genomen, de redenen worden uiteengezet waarom het niet opportuun wordt geacht op die suggesties in te gaan, als zulks het geval is, zodat dat orgaan de ga-

Stevaert

rantie heeft dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbaar motief wordt afgewezen. De gewestregeringen dienen derhalve op de hoogte gebracht te worden van het standpunt van de federale regering met betrekking tot het voorbehoud dat ze ten aanzien van de onderhavige regeling hebben gemaakt.' Ik denk dat dit zeer duidelijk is.

Ik heb tot op heden nog geen bericht ontvangen van federaal minister Durant. Om die reden heb ik haar schriftelijk gevraagd wat de overwegingen waren om geen rekening te houden met het voorbehoud dat de Vlaamse regering heeft gemaakt bij de omzetting van deze Europese regelgeving naar Belgisch recht.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord waarin u eigenlijk zegt dat er toch een soort structureel tekort is in het overleg tussen het federale niveau en de gewesten. Immers, hadden we deze vraag niet expliciet gesteld, dan zouden we wellicht nooit een antwoord hebben gehad. Precies daarin ligt mijn bekommernis.

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag in verband met het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS zegt u eigenlijk dat het ideaal zou zijn indien de overlegprocedure zodanig zou worden geregeld dat het gewest werkelijk betrokken zou zijn in de raad van bestuur van de NMBS. Uit dit antwoord blijkt alweer dat er een structureel probleem is. Er wordt wel gezegd dat over tal van zaken het advies van het gewest moet worden ingewonnen, maar uiteindelijk weten we zelden of nooit welk gevolg daaraan wordt gegeven.

Minister Steve Stevaert : Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het ene en het andere. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat we niet op een correcte manier betrokken zijn bij een structureel overleg met de NMBS. Maar het overleg tussen het federale niveau en de gewesten verloopt via geëigende procedures waarbij ik me evenwel niet uitspreek over de vraag of deze procedures wel de goede zijn. In dit specifieke geval verwachten we wel een antwoord van de minister en we porren haar daar dan ook toe aan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dagelijks pendelen heel wat mensen van Tongeren richting Brussel via de E40. De kortste en daarom ook spontaan meest gebruikte weg vanuit Tongeren naar de E40 is de N69. Ook de bewegwijzering van de administratie Wegen en Verkeer duidt deze weg, net nu ik daar vragen over stel, expliciet aan als verbinding met de E40 richting Brussel.

Slechts vier kilometer van deze weg – het stuk tussen de splitsing Crisnée en het Waals grondgebied – is nog niet heraangelegd en dit ondanks het benadrukken van de aanpak van de missing links. Het betreft een smal, bochtig en gevaarlijk stuk aan de taalgrens, zonder verlichting en zonder fietspad. De weg is gevaarlijk, maar wel mooi. Ik durf er dan ook onmiddellijk op aandringen om bij de eventuele heraanleg van dit stuk, de historische eigenheid van deze weg te behouden. Ik verwijs daarbij vooral naar het bochtige parcours met de Romeinse kasseien.

De heraanleg van deze vier kilometer is belangrijk voor de ontsluiting van de regio en is dan ook een must voor de lokale economie, iets wat door alle rapporten en studies wordt bevestigd. Ik verwijs in dit verband met name naar het Ruimtelijk Structuurplan voor Tongeren, het Mobiliteitsplan en de studie van Wim Van Haverbeken betreffende het economische ontwikkelingsplan voor de stad Tongeren. In al die onderzoeken, studies en plannen wordt deze weg als prioritair beschouwd voor de economische ontsluiting van de regio.

Vanmorgen hoorden we op de radio dat Zaventem geen mensen vindt om de beschikbare vacatures in te vullen. Uit onze regio zijn er heel wat mensen die dagelijks van en naar Zaventem en Brussel

Van Cleuvenbergen

pendelen, maar die dat omwille van die verkeersknelpunten niet lang volhouden.

Bovendien stellen we in onze regio een negatieve demografische evolutie vast. De bevolking neemt voortdurend af en dit is vooral te wijten aan het feit dat jongeren verhuizen naar plaatsen waar zij betere werkkansen hebben. Het is niet alleen demografisch belangrijk, maar ook voor de ontwikkeling van een hele regio. De spontane voorbeeldfuncties van afgestudeerde en succesvolle jongeren verdwijnen immers ook.

Vanuit verschillende hoeken vraagt men mij regelmatig om deze weg opnieuw aan te leggen met respect voor de originaliteit, en om deze op te nemen in het driejarenplan. Zelfs toen de minister-president nog in oppositie zat, drong hij er bij mij op aan om u dit te vragen. Hij vond dit immers een prioriteit voor onze regio. Daarenboven past het in het beleid van de Vlaamse regering om missing links aan te pakken en prioritair te opteren voor fietspaden langs de gewestwegen buiten de bebouwde kom.

Verder wil ik u vragen of er reeds stappen zijn gezet om de N69 tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied prioritair op te nemen in het driejarenprogramma ?

Werd reeds een begin gemaakt om via mobiliteitsconvenants, fietspaden langs gewestwegen op te nemen ? Ik besef natuurlijk wel dat daarbij het initiatief van de stad moet uitgaan.

Zijn er tenslotte andere maatregelen om het veiligheidsgevoel voor fietsers en automobilisten te vergroten ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In antwoord op uw vraag wens ik in eerste instantie te verwijzen naar mijn antwoord op uw parlementaire vraag van 16 februari 1998.

Het wegvak N69 tussen het kruispunt met de N614 en de grens met Wallonië werd in 1991 voorzien van een nieuwe asfaltlaag. De rijbaan is momenteel nog in goede staat. Evenwel zijn er nog geen fietspaden op dit gedeelte van de gewestweg N69. De behoefte voor de aanleg van fietspaden langs dit wegvak haalt echter een van de laagste scores in de provincie Limburg. De verkeersintensiteit is relatief gering en het wegvak is gelegen binnen onbe-

bouwd landbouwgebied. Voor de regio Tongeren is de aanleg van een fietspad Tongeren-Sint-Truiden daarentegen wel prioritair. De aanleg van dit fietspad is opgenomen in het meerjarenprogramma 2000-2002.

Voor ons is deze weg niet echt prioritair omwille van de objectieve behoeftenanalyse waar in het kader van de nieuwe instrumenten, een 100-percentsubsidie en 80-percentsubsidie mogelijk zijn, indien dat blijkt uit het mobiliteitsplan. Als de gemeenschap van Tongeren deze weg prioritair vindt, kan ze deze aanleggen met een 80-percentsubsidie.

Mevrouw Van Cleuvenbergen : Ik dank de minister voor dit verwachte antwoord, maar u zult me daar zeker opnieuw over horen in de komende jaren.

Het mobiliteitsplan Tongeren zal deze weg prioritair opnemen, maar het mobiliteitsplan heeft nog zoveel andere wegen. Hoewel ik geen lid ben van deze commissie, heb ik een aantal verslagen gelezen, ook bij de bespreking van de beleidsnota en de begroting. Daaruit heb ik onthouden dat die 80-percentregeling vooral gemaakt is voor steden of gemeenten die bepaalde prioriteiten stellen en daar dan ook het budget voor hebben. Tongeren heeft dat budget niet. Ik zit wel in de oppositie, maar dat wil niet zeggen dat ik dit niet besef. Door die 80-percentregeling wordt de verantwoordelijkheid volledig bij de gemeenten gelegd, terwijl het in feite gaat om een gewestweg. Over het nut van fietspaden kan men redetwisten, maar zij kunnen het veiligheidsgevoel vergroten. Ook automobilisten zouden zich veiliger voelen, want nu rijden zij naast een afgrond, die op sommige plaatsen anderhalve tot twee meter diep is, en dit langs een niet-verlicht, bochtig parcours.

Minister Steve Stevaert : De gemeenten krijgen hier een unieke kans om hun prioriteiten naar voren te schuiven. Als zij een prioriteit stellen, maar niet een vijfde van de kosten willen ophoesten om deze te realiseren, dan is dat een afweging die de lokale gemeenschap moet maken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het preventief beleid met betrekking tot de IJzer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het preventief beleid met betrekking tot de IJzer.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de eerste fase van de baggerwerken van de IJzer waarop door iedereen werd aangedrongen, werd aangevat op 26 april 1999. De tweede fase van deze werken werd aangevat in januari en slaat op het traject Nieuwpoort-Fintele. De eerste fase vertegenwoordigt 150.000 kubieke meter weg te baggeren slib en een kostprijs van 150 miljoen frank, de tweede fase 80.000 kubieke meter slib en een kostprijs van 72 miljoen frank.

Aan deze werken en de goedkeuring ervan gingen vele en jarenlange discussies vooraf. In totaal werd reeds voor meer dan 800 miljoen frank in de IJzer geïnvesteerd. Er zijn geen problemen meer met de ecologische rechteroever ter hoogte van Middelerke, de Handzamevaart werd gebaggerd, er werden selectieve winterdijken aangelegd, de bouw van de slibvang is voltooid en ook de pompen van de Stenensluisvaart en de afwateringssluizen van het Blankaartbekken werden volledig vernieuwd. Niemand kan dus beweren dat de overheid geen werken heeft uitgevoerd om wateroverlast in het IJzerbekken te voorkomen.

Toch zal men het verloop en de resultaten van de werken op de voet moeten blijven volgen. Onderzoeken wijzen immers uit dat de dichtslibbing van de IJzer, maar ook van tal van andere waterlopen, de jongste jaren fel is toegenomen. Het wegnemen van wegbermen, het ploegen tot bijna in de waterloop en tot op straat, het verwijderen van bomen, hagen en andere buffers, het rechte trekken van beken en dergelijke meer zorgen ervoor dat enorme hoeveelheden bodemdeeltjes en slib in de waterlopen terecht komen. Langs de IJzer zijn er zelfs een aantal plaatsen waar akkers, vroeger nog weiden, bijna letterlijk tot in de rivier worden geploegd. Tal van specialisten waarschuwen ervoor dat de IJzer heel snel opnieuw zal dichtslibben als niet snel een preventieplan wordt uitgewerkt en uitgevoerd. Wetend hoe moeilijk het baggerdossier liep, onder meer door de moeilijke zoektocht naar aanvaardbare plaatsen voor de slibberging, en gezien de torenhoge kostprijs van deze baggerwerken, acht ik het noodzakelijk aan de alarmbel te trekken om snel werk te maken van nazorg en een preventief beleid.

Vandaar de volgende vragen aan de minister.

Wat zijn de wettelijke middelen om in te grijpen tegen landbouwers die de bufferstrook tussen hun akkers en de IJzer niet respecteren ? Acht de minister deze wettelijke middelen voldoende ? Zo neen, wordt er werk gemaakt van een verfijning van deze maatregelen ?

Welke preventieve maatregelen ter bestrijding van de erosie overweegt de minister in het IJzerbekken om te voorkomen dat er pakweg binnen tien jaar opnieuw honderden miljoenen frank moeten worden geïnvesteerd in de baggering van de IJzer ?

Rekening houdend met het feit dat een groot stuk van het IJzerbekken tot de bevoegdheden van onbevaarbare waterlopen behoort, lijkt het me wenselijk een plan uit te werken in samenwerking met de minister van Leefmilieu. Zijn daartoe al stappen ondernomen en wat is hieromtrent de visie van de minister ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Vooreerst wil ik opmerken dat de AWZ in hoofdzaak verantwoordelijk is voor het waterpeilbeheer in de IJzer zelf. Voor het beheer van de valleigronden is in hoofdzaak Aminal verantwoordelijk. In het kader van het integraal waterbeheer werkt de AWZ nauw samen met de andere administraties om tot geïntegreerde oplossingen te komen.

Door de erosie van de IJzeroevers ter hoogte van de IJzerbroeken is er onzekerheid ontstaan omtrent de perceelsgrenzen. Momenteel zijn de landmeters van de AWZ, afdeling Waterwegen en Kust, de juiste eigendomslijn van de rechteroever tussen Diksmuide en Fintele aan het opmeten. Het is duidelijk dat de rivier op vele plaatsen de gronden van de landbouwers heeft ingenomen door inkalvingen van de dijken. Op die plaatsen wordt dan inderdaad tot tegen de oever gewerkt door de landbouwers. Een wettelijk middel is een voldoende brede strook langs de oever te onteigenen, waardoor de oever onder het uitsluitend beheer van het Vlaams Gewest komt. Die oever kan dan ecologisch en natuurtechnisch worden ingericht en een natuurlijk verloop kennen.

Dergelijke maatregelen ten aanzien van de landbouwers moeten voldoende zekerheid bieden. Er zal evenwel steeds erosie blijven bestaan. Het eroderen behoort immers tot het natuurlijk proces van de rivier. Indien deze maatregelen kunnen worden

Stevaert

doorgevoerd, zullen de noodzakelijke baggerwerken zeker afnemen, maar nooit volledig uitblijven.

De inrichting van ecologische oevers in de betrokken zones wordt besproken binnen het IJzerbekkencomité, waarin alle betrokken partijen hun inbreng hebben.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Dat Aminal daarmee bezig is, is correct en maar goed ook. Ik wou vooral wijzen op de verantwoordelijkheid van de overheid om een preventieplan op te stellen en alles van nabij te blijven volgen om het reeds geïnvesteerde geld niet verloren te zien gaan. Dit is beslist geen voorbarige vraag.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject van De Lijn om taxi's in te schakelen op weinig gebruikte busverbindingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Dillen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject van De Lijn om taxi's in te schakelen op weinig gebruikte busverbindingen.

Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, door verschillende omstandigheden zijn in een aantal regio's in Vlaanderen de bussen van De Lijn niet rendabel genoeg. Ook het alternatief van de belbus wordt in een aantal regio's te weinig gebruikt om winstgevend te zijn. Het afschaffen van het openbaar vervoer in dergelijke streken is uiteraard niet het juiste antwoord op een gebrek aan rendabiliteit voor De Lijn. Immers, ook in de regio's waar de belangstelling voor het openbaar vervoer en het gebruik van de mogelijkheden van De Lijn bijzonder beperkt

zijn, hebben de burgers recht op een vorm van openbaar vervoer tegen een aanvaardbare prijs.

In januari 2000 heeft De Lijn beslist om bij wijze van proefproject in de Limburgse gemeente Lanaken een beroep te doen op taxi's bij een aantal weinig gebruikte verbindingen. Wie in Lanaken woont en de belbus opbelt, wordt opgehaald door een taxi en dit tegen het normale belbustarief. Het belbus-systeem was hier blijkbaar een financiële ramp. Als ik de berichten mag geloven, stonden er dagelijks twee chauffeurs met elk een busje fulltime ter beschikking, en dit voor gemiddeld twintig korte ritten per dag.

Een alternatief was het gebruik van taxi's. Deze taxi's werken op dezelfde manier als de belbus : men moet eerst de centrale opbellen, dan wordt men vervoerd van bushalte naar bushalte, enzovoort. Na een positieve evaluatie zou dit systeem ook in andere Limburgse gemeenten kunnen worden toegepast.

Het proefproject is wellicht een interessant alternatief voor te weinig gebruikte busverbindingen, maar ik vrees toch dat het systeem een aantal risico's kan inhouden. Passagiers, ook al zijn het er weinigen, die een beroep willen doen op het openbaar vervoer, dreigen op termijn de dupe te worden van een afschaffing van een aantal verbindingen. Ook zijn er vragen naar de waarborgen voor de passagiers. Ik ga ervan uit dat die taxi's niet voortdurend ter beschikking staan van De Lijn en dat zij in de eerste plaats hun commerciële activiteit moeten uitoefenen. Hierdoor dreigen er lange wachttijden en is er geen zekerheid op het vlak van stipte verbindingen. Ook kunnen er problemen zijn in verband met de toegankelijkheid voor gehandicapten.

Het project loopt nu al een half jaar. Kunt u me reeds een overzicht geven van de resultaten ? Verloopt het project op een gunstige wijze ? Hoe is dit project eigenlijk concreet gerealiseerd ? Zijn er zekerheden op het vlak van de permanente en de stipte verbindingen ? Kan u waarborgen geven dat op termijn deze minder gebruikte verbindingen niet zullen verdwijnen ?

Tenslotte, mijnheer de minister, wil ik u erop wijzen dat u bekend staat als iemand die graag Sinterklaas speelt en dan vooral in uw eigen regio. Het is erg opvallend dat opnieuw in Limburg met een dergelijk aangenaam project wordt geëxperimenteerd. Want iedereen moet toch toegeven dat het veel leuker is om met een taxi te reizen dan met een bus. In januari werd aangekondigd dat indien

Dillen

het systeem positief beoordeeld werd, ook in andere Limburgse gemeenten dergelijke projecten zouden worden opgestart. Nu is mijn vraag of u eveneens in andere regio's in Vlaanderen, zoals West-Vlaanderen of de Noorderkempen waar bepaalde verbindingen ook weinig gebruikt worden, dergelijke proefprojecten plant ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Uit een inmiddels doorgevoerd onderzoek naar de tevredenheid van de klanten, kan worden geconcludeerd dat de reizigers het project in hoge mate appreciëren. De kostprijs van de oorspronkelijke exploitatie door middel van een belbus is met de helft gedaald sinds een beroep wordt gedaan op taxidiensten.

Waarborgen voor permanente en stipte verbindingen zijn er zowel voor het vooropgestelde belbusproject, dat in de praktijk werd gerealiseerd, als, in voorkomend geval, voor de vervangende taxidienst via een contractuele afspraak waarbij de taxidienst bereikbaar moet zijn voor de belbuscentrale van de VVM. Voor de gebruiker is dit volledig transparant.

De minder gebruikte verbindingen zullen niet verdwijnen, zelfs niet op termijn. Deze verbindingen kaderen binnen de basismobiliteit, die als dusdanig borg staat voor de continuïteit van de opgestarte projecten. Het behoort evenwel steeds tot de mo-

gelijkheden om de wijze van exploitatie desgevallend aan te passen.

Of er elders in Vlaanderen dergelijke proefprojecten komen, hangt af van de concrete situatie, met name of de inzet van een belbus in een bepaald gebied al dan niet verantwoord is. In elk geval zal het project elders in Vlaanderen opgestart worden, als het daar verantwoord is. Aangezien het een aanvullend systeem is, heeft het weinig zin dit te doen in stedelijke kernen. Ik geloof wel dat men in de provincie Antwerpen, namelijk in Balen, ook een dergelijk project heeft opgestart.

Mevrouw Marijke Dillen : Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord. Ik heb echter niet gevraagd naar het opstarten van een dergelijk project in stedelijke kernen. Daar wordt meer dan voldoende een beroep gedaan op het openbaar vervoer. Het verheugt me dat dit project niet enkel beperkt blijft tot één Limburgse gemeente. Oorspronkelijk had men immers aangekondigd dat ook elders in Limburg projecten opgestart zouden worden, maar niet in andere provincies. Ik ben dan ook blij te horen dat het systeem ook op andere plaatsen in Vlaanderen, die zich in een soortgelijke situatie bevinden, zal worden ingevoerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.36 uur.*
