

Zitting 2000-2001

28 maart 2001

BEKNOPT VERSLAG

MORGENVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Moties van orde

- Voorstellen tot aanvulling van de agenda
(Sprekers : de heren Jan Penris en Carl Decaluwe) 3

Ontwerp van decreet

- Organisatie personenvervoer over de weg en oprichting van de Mobiliteitsraad
 - Algemene bespreking
(Sprekers : de heren Dirk Holemans en Bart De Smet, verslaggevers, de heren Carl Decaluwe, Bruno Tobback, Eric Van Rompuy, Jan Penris, Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en André Moreau en minister Steve Stevaert) 3
 - Artikelsgewijze bespreking 9

Regeling van de werkzaamheden 9

Berichten van verhindering 9

MORGENVERGADERING VAN WOENSDAG 28 MAART 2001

Voorzitterschap van de heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter

- *De vergadering wordt geopend om 10.06 uur.*

MOTIES VAN ORDE

Voorstellen tot aanvulling van de agenda

De heer Jan Penris : Ik stel voor om de agenda aan te vullen met de motie van de heer Dewinter en mezelf, tot uitoefening van het recht van onderzoek naar mogelijke onzorgvuldigheden met betrekking tot de toekenning van een bouwvergunning strekkende tot het bouwen van een nieuw getijdendok op de Linkerscheldeoever.

De voorzitter : We zullen ons daarover vanmiddag om 16 uur uitspreken.

De heer Carl Decaluwe : Ik stel voor om de agenda aan te vullen met de motie van de heren Decaluwe, Caluwé, Peeters, Keulen, Holemans en Gatz betreffende een belangenconflict.

De voorzitter : We zullen ons daarover vanmiddag om 16 uur uitspreken.

ONTWERP VAN DECREET

Organisatie personenvervoer over de weg en oprichting van de Mobiliteitsraad

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

De heer Dirk Holemans, verslaggever : Tijdens de commissiebesprekingen kwamen drie teksten aan bod : het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen; het voorstel van decreet van de heer Decaluwe c.s. houdende algemene bepalingen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid; het voorstel van decreet van de heren Tobback, Van Aperen, Malcorps en Loones

betreffende de mobiliteitsconvenants.

De commissie heeft verschillende hoorzittingen aan deze teksten gewijd. Na een eerste lezing werden een aantal amendementen ingediend; op vraag van de regering kwam het nog tot een tweede lezing.

Het ontwerp gaat niet alleen over basismobiliteit : ook bijvoorbeeld de aanpassing aan de Europese regelgeving, een geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek, en de oprichting van een Mobiliteitsraad kwamen aan bod. Voor de details verwijs ik naar het verslag van de commissievergaderingen. (*Applaus*)

De heer Bart De Smet, verslaggever : Ik sluit me als verslaggever aan bij de tussenkomst van de heer Holemans.

De heer Carl Decaluwe : Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor volwaardige deelname aan het maatschappelijke leven. Mobiliteit biedt mogelijkheden tot ontplooiing. Er bestaat in Vlaanderen nog te veel vervoersarmoede. Basismobiliteit kan een middel zijn tegen maatschappelijke uitsluiting.

Reeds jaren geleden werd in dit verband een decreet aangekondigd. Het openbaar vervoer past het concept intussen al twee jaar toe.

Het begrip basismobiliteit wordt misbruikt in het voorliggende ontwerp van decreet. Het concept wordt verengd. Basismobiliteit moet ervoor zorgen dat aan de basisbehoeften inzake mobiliteit voldaan wordt. Het volstaat dus niet om alleen het vervoersaanbod van De Lijn te verhogen : ook onder meer de voetgangersproblematiek en de mogelijkheden van de NMBS moeten aan bod komen. In het ontwerp van decreet wordt enkel plaats geruimd voor een minimumaanbod aan bussen, en dan nog alleen in de bestaande woonzones. Zonevrije woningen, ook diegene met bouwvergunning, vallen dus weer eens uit de boot. Basismobiliteit moet echter veel verder gaan. Opnieuw creëert de minister een illusie.

Het ontwerp zorgt enkel voor een opstaprecht en een minimum aantal bussen, niet voor basismobiliteit. Ook de SERV en de Bond Beter Leefmilieu hebben daar kritiek op. Ons amendement om niet meer te spreken over basismobiliteit, maar wel over een minimumaanbod, is verworpen.

Het is een verdienstelijke poging om te voorzien in

een minimumaanbod maar de vraag is of het zal volstaan. In het buitengebied kan 750 meter vogelvlucht betekenen dat men meer dan 2 kilometer moet wandelen, en ook in stedelijk gebied is 500 meter vogelvlucht anders dan 500 meter wandelen. Aan de bushalte kan het dat men twee uur moet wachten. Zal dat de Vlaming verleiden om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer? Het biedt geen goede oplossingen voor vervoersarmoede, daarenboven worden alternatieven, onder meer voor het vervoer van gehandicapten, bedreigd door overdreven reglementering en heffingen.

In het ontwerp zijn ook een aantal garanties vergeten: er is geen garantie dat men op de bestemming geraakt; dat er aansluiting is; dat men voldoende snel ter plaatse geraakt; dat er voldoende informatie is onder meer over uurregeling; dat er voldoende comfort is; en dat het openbaar vervoer toegankelijk is. Alle publieke voorzieningen moeten bereikbaar zijn voor het openbaar vervoer. In het decreet wordt dit losgekoppeld van het opstaprecht. De minister verbergt zich achter netmanagement dat onder verantwoordelijkheid van De Lijn valt en dat in alles zal moeten voorzien. Uit verschillende amendementen en toespraken in de commissie, zelfs van de meerderheid, blijkt dat niet duidelijk is wat netmanagement precies inhoudt. Omdat dit door regering en parlement moet goedgekeurd worden, is het logisch dat netmanagement enkel over principes handelt, anders kan De Lijn niet meer autonoom optreden. Ook het onderscheid tussen basismobiliteit en netmanagement is niet duidelijk. Na een amendement van de meerderheid over het minimumaanbod in de grootsteden is dat onderscheid nog onduidelijker. De Inspectie voor Financiën vraagt om netmanagement zo op te vatten dat basismobiliteit er een deel van gaat uitmaken.

Het netmanagement moet geconcretiseerd worden in 12 of misschien 13 Vlaamse vervoersregio's. Wat er precies met het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel zal gebeuren is evenmin duidelijk. Men kan Brussel immers niet negeren als vervoerskern. De steden die tussen twee vervoersregio's liggen zullen de dupe worden van de regeling. In het ontwerp staat dat gemeenten zelfs opgedeeld kunnen worden. Dat kan zinvol zijn maar is niet altijd bevorderlijk voor de integratie van de gemeente. Vervoerskernen voor bepaalde gemeenten kunnen verschillen naargelang de functie. Het gevaar bestaat dat bij gebrek aan middelen vervoersregio's vooral zullen werken voor de aangesloten gemeenten en de andere gemeenten minder aan de bak zullen komen. We pleiten dus voor een flexibele indeling van de vervoersregio's

zodat de gemeenten zullen kunnen kiezen om te behoren tot verschillende vervoersregio's.

Voor zonevreemde woningen zijn geen voorzieningen getroffen. Zelfs zonevreemde woningen die via de ruimtelijke uitvoeringsplannen opgenomen zullen worden in woonkorrels en dus zone-eigen worden, zullen geen bushalte binnen de 750 meter vogelvlucht krijgen. Dat is discriminatie en getuigt niet van een consequent beleid. De gemeenten zullen financieel opdraaien voor de gevolgen ervan. De CVP pleit dan ook voor een gekwantificeerd aanbod dat gelijkwaardig is voor mensen met gelijkaardige woonsituaties, ongeacht de bestemming op het uitvoeringsplan.

In het ontwerp wordt een onderscheid gemaakt tussen grootstedelijk gebied, steden, de rand- en kleinstedelijke gebieden en buitengebied. In het RSV wordt niet in randstedelijke gebieden voorzien. In het RSV is wel sprake van een hiërarchie van de woonkernen in buitengebieden, maar voor de basismobiliteit zijn alle kernen dezelfde. Er is dus duidelijk een kans gemist om via basismobiliteit de uitvoering van het RSV te stimuleren en bijvoorbeeld de kernen te versterken.

Het is onduidelijk hoeveel basismobiliteit zal kosten. Tekenend is dat de Inspectie voor Financiën niet wou of mocht aanwezig zijn op de hoorzitting. Zowel de SERV als de Bond van Trein-, Tram en Busgebruikers, de VVSG en de CCOD stellen zich hier vragen bij en denken dat de beperkte middelen gevolgen zullen hebben voor andere noodzakelijke taken van De Lijn. Er is een tegenspraak tussen de bedragen die vastgelegd zijn in de meerjarenplannen van De Lijn, en wat de minister zegt. We vragen vandaag voor de derde maal een nadere opsplitsing van de bedragen. Uit de verslagen van de Inspectie voor Financiën blijkt dat men zowel tijdens de vorige regeerperiode als nu vragen stelt bij de betaalbaarheid. Uit een nota van deze dienst blijkt dat zij 350 miljoen frank geen realistische berekening van de kosten per jaar achten; zij houden het bij 1,2 miljard frank voor deze regeerperiode.

Minister Steve Stevaert : Het standpunt van de Inspectie voor Financiën is achterhaald omdat zij er van uitging dat basismobiliteit overal op dezelfde manier georganiseerd zou worden. De CVP heeft zich tijdens de vorige regeerperiode steeds verzet tegen basismobiliteit, terwijl ze nu beweert dat we er te weinig geld voor uittrekken.

We hebben realistische bedragen uitgetrokken voor

de basismobiliteit. In 2000 maken we 343.879.841 frank vrij, in 2001 926.719.317 frank, in 2002 2.576.822.766 frank, in 2003 3.599.977.650 frank en in 2004 4.873.914.295 frank.

Het is evenmin mijn bedoeling geen openbaar vervoer te organiseren in zonevreemde woongebieden, maar als alle woonkorrels bereikbaar is financieel onhaalbaar. Mocht later blijken dat er in bepaalde gebieden toch behoefte aan is, dan kunnen we dat perfect organiseren. Dit ontwerp van decreet legt immers niet alles vast. Dat kan ook niet.

Ik heb hier een brief voor me van de heer Kindermans waarin hij de reisbureaus duidelijk maakt dat ze voor hun luchthavenvervoer voortaan een vergunning zullen moeten aanvragen. Die aanvraag zal hen 250 euro kosten en heel wat administratie met zich meebrengen. Dat is desinformatie. Iedereen weet dat luchthavenvervoer niet langer toegelaten is. Bovendien zijn nogal wat reisbureaus blij met dat arrest.

De CVP geeft de indruk tegen dit ontwerp van decreet te zijn. Dat ze dat dan ook laten merken in hun stemgedrag. (*Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID*)

De heer Carl Decaluwe : U liegt. De CVP was tijdens de vorige regeerperiode niet tegen basismobiliteit, wel tegen de budgettaire implicaties ervan. Nu er wel begrotingsruimte is, trekt u onvoldoende middelen uit. Het is overigens de eerste keer dat u bedragen noemt.

De heer Bruno Tobbac : Minister Stevaert heeft die cijfers wel al gegeven.

De heer Carl Decaluwe : Hij gaf steeds andere cijfers. De bewijzen daarvan zitten in mijn handtas.

Minister Steve Stevaert : Tijdens de vorige regeerperiode heeft minister Baldewijns inderdaad 13 miljard frank gevraagd, maar zelfs na enige verduidelijking ging de regering niet met zijn voorstel akkoord. Bovendien mag budgettaire krapte niet als argument gebruikt worden, want zo iets kan geregeld worden in de uitvoeringsbesluiten. De CVP was tegen het principe.

De heer Eric Van Rompuy : Tijdens de vorige regeerperiode was er inderdaad geen consensus over de grond van de zaak en over de budgettaire implicaties. Toen minister Baldewijns een voorstel deed, waren we er nog niet rijp voor. Uw ontwerp

van decreet verschilt overigens grondig van dat van uw voorganger. Het is veel concreter. U heeft indertijd evenmin aangedrongen en ook nu heeft de paars-groene meerderheid er twee jaar over gedaan.

Minister Steve Stevaert : U heeft gelijk : de zaken zijn geëvolueerd sedert het voorstel van minister Baldewijns. Gezien de complexe procedure, lijkt twee jaar mij nog heel redelijk. Bovendien was de regering het vrij vlug eens over dit ontwerp van decreet. Veel opmerkingen van de heer Decaluwé, slaan eigenlijk nog op het voorstel van minister Baldewijns.

De heer Carl Decaluwe : De ligging en spreiding van woningen in Limburg en West-Vlaanderen is vergelijkbaar. Alleen zijn de West-Vlaamse woningen zonevremd en bijgevolg niet opgenomen, terwijl de Limburgse woningen zone-eigen zijn en daarom wel opgenomen.

De Inspectie van Financiën pleit sterk voor kostenefficiëntie en -effectiviteit. Is het dan nog verantwoord dat de overheid voor bepaalde belbusdiensten per reiziger ongeveer 1.000 frank. Bovendien leidt een al te theoretische benadering van de ruimtelijke ordening ertoe dat bepaalde delen van stedelijke gebieden een hogere doch nutteloze bedieningsfrequentie zullen genieten. Waarom gaat u niet in op de vraag van de CVP om het project te evalueren ?

Bovendien gaat het in dit ontwerp van decreet niet over basismobiliteit alleen. Met dit ontwerp van decreet vervangt met de besluitwet betreffende bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars en over de organisatie van taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder. Reisbureaus worden met een bijkomende administratie geconfronteerd en betalen 250 euro. Daar gaan alle beloftes uit het regeerakkoord. U zegt dat sommige reisbureaus voor deze maatregel zijn. Volgens mij zijn er minstens evenveel tegen. U weigert een regeling voor specifieke taxidiensten in te voeren. Ik vrees dat daardoor het gelijkheidsbeginsel geschaad wordt. Door deze regeling zullen taxibedrijven die in Vlaanderen en Brussel werken tweemaal taksen moeten betalen : in Vlaanderen en in Brussel. Later misschien ook nog in Wallonië.

De Brusselse maatregel is vooral tegen Vlaamse bedrijven gericht. Ongeveer 80 procent van de vergunde autoverhuurbedrijven in Brussel zijn in Vlaanderen gelegen. Bedoeling is wellicht dat deze

bedrijven zich in Brussel zouden vestigen. Dat brengt immers heel wat belastinginkomsten op. Waarom is voormalig minister Baldewijns in dit verband nooit naar het Arbitragehof gestapt ? Het gaat niet op dat een Vlaams bedrijf twee- tot driemaal moet betalen voor een vergunning. Bovendien rijst de vraag of de regeling niet in strijd is met de Beneluxovereenkomsten.

De CVP hoopt dat de Mobiliteitsraad alle kansen zal krijgen en volwaardig zal ingeschakeld worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

We zullen ons onthouden bij de stemming over dit ontwerp van decreet. Basismobiliteit is een nobele doelstelling, maar dit ontwerp van decreet is een gemiste kans. Het is bovendien belangrijk om eerst alle financiële gevolgen te berekenen in het kader van een meerjarenplanning. (*Applaus bij de CVP*)

Minister Steve Stevaert : Ik weet niet waarom de vorige Vlaamse regering niet naar het Arbitragehof is gestapt in verband met de regeling voor taxi's in Brussel. Het gaat inderdaad om een belangrijk probleem voor Vlaamse bedrijven. In het ontwerp van decreet werd echter de mogelijkheid ingebouwd om samenwerkingsakkoorden te sluiten. Ik zal wellicht een gewillig oor vinden bij minister Chabert om te komen tot een uitwisseling van vergunningen.

De heer Jan Penris : Bij de bespreking van artikel 25 van het ontwerp van decreet hebben we gesuggereerd dat de niet-vergunninghouder geen mogelijkheid heeft om zich in het Vlaams Gewest te stationeren. Op die manier moet er geen beroep gedaan worden op gewestoverschrijdend overleg.

De heer Jul Van Aperen : Politiek bedrijven is keuzes maken. Het ontwerp van decreet realiseert een minimumaanbod. Als er meer vraag is naar openbaar vervoer, dan zal dat ook gerealiseerd worden. Het Vlaamse regeerakkoord wenst op een duidelijke manier een verandering op het vlak van mobiliteit te realiseren. Het gemeenschappelijke openbaar vervoer moet daarbij een belangrijke rol spelen. De gebruiker moet over keuzemogelijkheden beschikken voor de organisatie van zijn vervoer.

Voor het gebruik van de auto moet een volwaardig alternatief beschikbaar zijn. Het ontwerp van decreet wil dat realiseren, en biedt aan de stedelijke en buitengebieden de kans om een frequent en snel openbaar vervoer te bieden. Een belangrijk gegeven is dat mobiliteit niet alleen een Vlaamse maar ook een federale bevoegdheid is.

De heer Carl Decaluwe : In de buitengebieden bedraagt de maximale wachttijd momenteel 70 minuten en in de weekends 140 minuten. Zal dat mensen aansporen om de auto te laten staan ?

De heer Jul Van Aperen : Het ontwerp van decreet is een minimum. Zo is er het systeem van de belbussen. De deelname van taxidiensten aan het gemeenschappelijke vervoer biedt een mogelijkheid om het te dure project van de belbussen in een betaalbaar systeem om te zetten. Een belbus kost immers 3000 frank per gebruiker. Door alternatieve vervoersmodi kan er ook in de buitengebieden een efficiënter en goedkoper aanbod gerealiseerd worden in samenspraak met De Lijn.

De VLD is tevreden dat het ontwerp van decreet op een aantal punten verbeterd is. Zo moet een minimumpercentage van het aanbod van vervoerslijnen aan de privé-sector uitbesteed worden. Ten tweede is een minimale rapportering aan de regering en het Vlaams Parlement verplicht, en wordt duidelijk bepaald wat er minimaal in het rapport is opgenomen. Een derde verbetering is dat de VVM voor de behandeling van de klachten niet langer meer rechter en partij is.

Voorts is de VLD van mening dat men bij de organisatie van het openbare vervoer een efficiënte dienstverlening moet geven aan de best betaalbare prijs. Op termijn moet er een opsplitsing komen tussen enerzijds de VVM als organisator van het openbaar vervoer die de krijtlijnen van het beleid vastlegt en anderzijds de operator die de lijnen uitbesteedt zodat De Lijn in concurrentie kan treden met andere operatoren. Als de sociale akkoorden dezelfde zijn, kan dat op een eerlijke wijze gebeuren. Dat zal op termijn leiden tot een daling van de prijzen. De minister heeft beloofd om dat te bekijken via het oprichtingsdecreet van de VVM. We zullen hem daaraan zeker herinneren.

De Mobiliteitsraad lijkt ons het geschikte forum om met alle betrokkenen te discussiëren over wat we inzake mobiliteit willen en kunnen bereiken in Vlaanderen. En dan gaat het niet alleen over files, maar ook over verkeersveiligheid en verkeersarmoede.

Een derde van het decreet is aan de taxi- en limousinediensten gewijd. Was een apart decreet dan toch niet te verkiezen geweest ? Artikel 27 lokte in commissie zoveel discussie uit, dat het werd geschrapt. Uiteindelijk kwam er een nieuwe bepaling om de problemen in de grote steden te

regelen en een taxi-oorlog te vermijden. Wij wijzen erop dat taxi's vrije ondernemers zijn en dat een al te groot protectionisme dus moet worden vermeden.

Het ontwerp is zeker een stap in de richting van een betere mobiliteit in Vlaanderen. Er wordt een gemeenschappelijk vervoer uitgewerkt dat de concurrentie met de auto aankan. Een eindpunt is dit zeker niet en we wachten dus op het alomvattende Mobiliteitsplan. (*Applaus*)

De heer Jan Penris : Het Vlaams Blok heeft in commissie een aantal terechte semantische opmerkingen gemaakt. Soms werden we daarin gevolgd, zoals in artikel 2, 2° waar 'de plaats van oorsprong van de militair' vervangen werd door 'de woonplaats van de militair'. We vonden echter geen steun, ook niet bij de VU, toen we 'management' door 'netbeheer' wilden vervangen. Nochtans hadden we daarin de taaladviseurs aan onze kant.

Minister Steve Stevaert : U moet het taaladvies wel wat genuanceerder lezen : netmanagement draagt als term ook de goedkeuring weg en sluit elke dubbelzinnigheid uit. Daarom hebben we voor die term gekozen.

De heer Jan Penris : We hebben dus eindelijk een Mobiliteitsraad. Die term is zeker te verkiezen boven de afkorting MoRa, want hebben we onlangs niet afgesproken om geen nodeloze afkortingen en letterwoorden meer te gebruiken ?

Sommigen opperden dat dit ontwerp geen basismobiliteit aanbiedt, maar slechts een absoluut minimum. Zo streng willen wij niet zijn. Twee essentiële elementen van gemeenschappelijk vervoer worden door dit decreet immers gewaarborgd : frequentie en betrouwbaarheid. Twee andere elementen - veiligheid en comfort - bleken voorlopig niet haalbaar, maar dat neemt niet weg dat we ernaar moeten blijven streven. Dit alles kost geld natuurlijk, maar dat is voor ons zeker geen punt. Hiermee reageer ik op het CVP-standpunt verwoord door de heer Decaluwe.

Minister Steve Stevaert : De heer Decaluwe heeft in die context overigens zware woorden gebruikt aan mijn adres. Op pagina 30 van het verslag kan hij de cijfers vinden die mijn gelijk bewijzen.

De heer Jan Penris : Inzake het taxivervoer heeft de commissie een serieuze logistieke uitschuiver gemaakt. Onder impuls van de heer Denys, profeet

van de vrije markt, werd het artikel 27 geschrapt, maar die schrapping bleek een blunder van formaat te zijn. Daarom kwam de minister met een nieuw, minder verregaand artikel. Men had er ons inziens beter aan gedaan om het oorspronkelijke artikel te behouden, want dat bevatte met de notie 'dienst van openbaar nut' een wapen om de rechten van de bona fide taximaatschappijen te vrijwaren.

De minister verschafte verduidelijkingen in verband met het niet-dringende ziekenvervoer, waar hij humane argumenten aanvoerde, en met het luchthavenvervoer, waar hij de concurrentievervalsing aan de kaak stelde. Beide vervoersmodi werden echter onvoldoende uitgewerkt. De decreetgever heeft nagelaten om de antwoorden van de minister in het ontwerp op te nemen.

Minister Steve Stevaert : Ik wijs erop dat we in de toeristische sector de vergunningsplicht voor vervoer opgelegd hebben en dat het gratis luchthavenvervoer er verboden wordt, dit om oneerlijke concurrentie binnen de sector en tegenover de taximaatschappijen tegen te gaan.

Het ziekenvervoer is een federale aangelegenheid.

De heer Jan Penris : Het dringende ziekenvervoer is inderdaad een federale aangelegenheid, maar inzake het niet-dringende ziekenvervoer hadden we een sluitende tekst moeten afleveren. Nu blijft het risico op concurrentievervalsing bestaan.

Het ontwerp is dus voor verbetering vatbaar. Omdat het echter ook veel goede elementen bevat, zullen we ons onthouden. (*Applaus bij het VB*)

De heer Bruno Tobbacq : Het voorliggende ontwerp van decreet, dat een lange voorgeschiedenis heeft, is een stap in de richting van een beter en moderner openbaar vervoer in Vlaanderen. Principieel schept de basismobiliteit een objectief kader om het recht op een goede toegang tot een efficiënt openbaar vervoer te garanderen. Dat dat vandaag nog altijd een ambitieus project mag heten, is jammer : een minimumaanbod aan openbaar vervoer had al lang gegarandeerd moeten zijn.

Vijf miljard frank op kruissnelheid is, in absolute termen, veel geld. Maar voor een veralgemeend aanbod van kwalitatief openbaar vervoer is het geen frank te veel. Overigens is dit maar een eerste stap : de basismobiliteit moet verder aangevuld worden met meer openbaar vervoer, in het kader van het

netmanagement.

De heer Carl Decaluwe : Wij pleiten ook voor voldoende middelen, dit ontwerp van decreet creëert er nog niet genoeg. Als de minister bij de begrotingscontrole er nog twee miljard frank bovenop doet, zullen we dat steunen.

De heer Bruno Tobback : Er is meer nodig en dit ontwerp van decreet schept daarvoor een kader : het biedt alle betrokken actoren de ruimte om, onder coördinatie van De Lijn, de basismobiliteit soepel, efficiënt en nuttig verder in te vullen. Dankzij de Mobiliteitsraad kunnen ze allemaal werkelijk betrokken worden. Het ontwerp van decreet creëert meer kansen voor de taxisector en lost een aantal van zijn problemen op. Ook die sector wordt mee ingeschakeld in een beter aanbod aan openbaar vervoer.

Als men het mobiliteitsprobleem in zijn algemeenheid wil oplossen, moet men een veel breder pakket aan keuzes bieden. Een goed openbaar vervoer is daar slechts één aspect van. Daar is het voorstel van decreet op de mobiliteitsconvenants aan gekoppeld. Dat brengt geen grote veranderingen teweeg : het verleent het instrument van de mobiliteitsconvenants een decretale basis. De Lijn, het Vlaams Gewest, de gemeenten en de provincies moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. Ook de mogelijkheid om derden bij de mobiliteitsconvenants te betrekken is belangrijk. Zowel het voorstel als het ontwerp van decreet beogen de lat tussen het collectief openbaar vervoer en het individueel wagengebruik meer gelijk te leggen. *(Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID)*

De heer Johan Malcorps : Dit ontwerp van decreet wil ten dele het ernstig mobiliteitsprobleem waar Vlaanderen en België mee kampen verhelpen. Enerzijds is er de toenemende autocongestie, anderzijds de blijvende vervoersarmoede. Dit ontwerp van decreet moet de negatieve externe effecten verminderen, bereikbaarheid voor iedereen garanderen en het gebruiksnut verhogen. Het kan al die verschillende opdrachten waarmaken via twee instrumenten : basismobiliteit en netmanagement. De wisselwerking tussen beide en de complementariteit tussen verschillende soorten openbaar vervoer zijn zeer belangrijk.

Bij basismobiliteit staat de sociale functie centraal. Daar zit een economische, ecologische en bereikbaarheidsfunctie in ingebakken. Het aanbod wordt gevarieerd naargelang het soort gebied.

Netmanagement kan een belangrijke bijdrage leveren om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Gezien het grote belang van het openbaar vervoer om het autoprobleem aan te pakken, moet voldoende aandacht worden besteed aan criteria zoals bereikbaarheid, comfort, reisweg enzovoort. Netmanagement moet dan ook zeer ruim omschreven worden. Het moet onze ambitie zijn om het openbaar vervoer te laten concurreren met de wagen, ook in stedelijke gebieden.

Basismobiliteit wordt als een recht omschreven. Daardoor wordt het juridisch afdwingbaar. De regering steekt dus haar nek uit. Het netmanagement wordt onderworpen aan parlementaire controle op basis van een geregelde rapportering.

Niet alleen De Lijn, maar ook de andere vormen van openbaar vervoer, zoals het taxivervoer, komen aan bod. Dat getuigt van een mentaliteitsverandering. Het is een goede keuze om de verschillende vervoersvormen te integreren in één decreet.

Dit ontwerp van decreet is zeer belangrijk. We kijken verwachtingsvol uit naar het Vlaamse mobiliteitsplan. Heeft de minister daarvoor al een tijdschema klaar ? *(Applaus bij de VLD, de SP en AGALEV)*

De heer Jan Loones : Mijn fractie is altijd tevreden als er eigen Vlaamse bevoegdheden worden ingevuld. Het stads- en streekvervoer is sinds 1988 een gewestbevoegdheid. Dit wordt in het voorliggende ontwerp van decreet geïmplementeerd. In het MiNa-advies werd gepleit voor een modulaire aanpak. Dat is met dit ontwerp van decreet ook gebeurd. Enkel de organisatie van het personenvervoer over de weg komt aan bod. Een algemene aanpak is slechts mogelijk na een volgende stap in de staatshervorming. In uitvoering van artikel 35 van de Grondwet moet het hele openbaar vervoer een gewestbevoegdheid worden.

Basismobiliteit wordt wel een grondrecht genoemd, maar de juridische afdwingbaarheid van dit soort grondrechten is vrij beperkt. Het is positief dat er rekening gehouden wordt met het personenvervoer per taxi. De Mobiliteitsraad is het uitgelezen instrument voor een geïntegreerde aanpak. Eigenlijk zouden er ook aspecten zoals ruimtelijke ordening, veiligheid en politie in aan bod moeten kunnen komen.

We zijn tevreden met het voorliggende ontwerp van decreet. De ambitie van het Vlaamse regeerakkoord

reikt echter verder. Verkeersveiligheid heeft voor mijn fractie absolute voorrang. We juichen het initiatief van het tienpuntenprogramma toe. Een tweede prioriteit is verkeersleefbaarheid. Om de fileproblematiek op te lossen is er meer nodig dan meer en beter openbaar vervoer en infrastructuur. De dieperliggende economische grond van de problematiek moet worden aangepakt. Op termijn zal rekeningrijden onvermijdelijk worden. We kijken vol verwachting uit naar het mobiliteitsplan. *(Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID)*

De heer André Moreau : De heer Decaluwe heeft opgemerkt dat het voorliggende ontwerp van decreet zal leiden tot nog meer administratieve overlast. Deze regering streeft nochtans naar administratieve vereenvoudiging. Klopt het dat dit ontwerp van decreet de papiermolen nog meer in beweging zal zetten ?

Minister Steve Stevaert : Vanaf 1988 heeft Vlaanderen deze bevoegdheden. Nu wordt een kader gecreëerd en het ontwerp vervangt een twintigtal regelingen. Het is dus een vereenvoudiging en een invulling van de Vlaamse bevoegdheden.

De heer Carl Decaluwe : Ik denk dat de waarheid in het midden ligt. Een aantal doelgroepen, onder meer de reisbureaus en de ziekenzorg, hebben door dit decreet wel een vergunning nodig, terwijl dat vroeger niet het geval was. Voor de rest wordt de wetgeving vereenvoudigd maar het blijft de vraag of dat de administratieve rompslomp zal beperken.

Minister Steve Stevaert : Het ontwerp regelt inderdaad een minimum. Dat vormt de basis voor verdere regelingen. Er zijn andere instrumenten nodig om tot een ideale situatie te komen. Het is belangrijk dat dit parlement in mei over het mobiliteitsplan voor Vlaanderen kan discussiëren. Het zou zelfs bij homogene bevoegdheden een moeilijke discussie zijn omdat we rekening moeten houden met de economische omgeving. We mogen nooit de indruk wekken dat basismobiliteit de files zal oplossen. Het is enkel een stap in de goede richting, andere factoren, onder meer de mentaliteit van de bevolking, spelen immers een belangrijke rol.

Waar vroeger elke taxi een vergunning nodig had, wordt dit nu beperkt tot een vergunning per taxibedrijf. Deze regeling is via overleg tot stand gekomen en is een stap in de goede richting.

Er zijn een aantal juridische bedenkingen mogelijk bij de afdwingbaarheid. De overheid wordt wel

verplicht om de noodzakelijke maatregelen te nemen.

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

- *De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

- *De vergadering wordt gesloten om 11.51 uur.*

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Anny De Maght-Aelbrecht, Miel Verrijken : gezondheidsredenen ;

Brigitte Grouwels : ambtsverplichtingen.

