

Nr. 8

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1998-1999

20 oktober 1998

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

ONDERZOEK GELOOFSBRIEVEN

EEDAFLEGGING LID VLAAMS PARLEMENT

ACTUALITEITSDEBAT GRATIS OPENBAAR VERVOER VOOR KINDEREN TOT TWAALF JAAR

Inhoud

Nr. 23

Dinsdag 20 oktober 1998

Berichten van verhindering	1
Onderzoek van de geloofsbrieven	1
Boodschappen	1
Begroting	
Indiening en verwijzing	1
Ontwerpen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstel van decreet	
Indiening en verwijzing	2
Voorstellen van resolutie	
Indiening en verwijzing	2
Beleidsbrieven	
Indiening en verwijzing	2
Verslag van het Rekenhof	
Indiening en verwijzing	3
Verslagen	
Indiening	3
Moties	
Indiening	3
Met redenen omklede moties	
Indiening	3
Voorontwerpen van decreet	
Indiening	4
Mededeling van de Vlaamse regering	
Indiening	4
Mededeling van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap	
Indiening	4
Moties van gemeenten	
Indiening	5
Jaarverslag	
Indiening	5
Kennisgevingen van het Arbitragehof	
Indiening	5

Regeling van de werkzaamheden	5
Sprekers : de heren Paul Van Grembergen, Michel Doomst, Johan De Roo, André Denys, Gilbert Bossuyt, Jos Geysels, Frans Wymeersch, Jaak Gabriels, Joachim Coens, Bruno Tobback en Francis Vermeiren	
Actualiteitsdebat	8
Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar	
Sprekers : de heren Johan Malcorps, Ward Beysen, Michel Doomst, Gilbert Bossuyt, Jos Geysels, Jaak Gabriels, Francis Vermeiren, Bruno Tobback, Joachim Coens, André Denys, Ludo Sannen, Carl Decaluwé en André Kenzeler, mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, de heer Johan Sauwens en minister Eric Van Rompuy	
Motie van orde	22
Voorstel tot wijziging van de agenda van een commissie	
Spreker : de heer Jaak Gabriels	
Actualiteitsdebat (Voortzetting)	22
Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar	
Spreker : de heer Jan Penris	
Motie van orde	23
Voorstel tot wijziging van de agenda van een commissie	
Sprekers : mevrouw Marijke Dillen en de heer Gilbert Vanleenhove	
Actualiteitsdebat (Voortzetting)	23
Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar	
Sprekers : de heren Johan Sauwens, Johan Malcorps, Francis Vermeiren, Jaak Gabriels, Bruno Tobback, Gilbert Bossuyt, Ludo Sannen, Jan Penris, Michel Doomst, Carl Decaluwé, Jean-Marie Bogaert en André Denys, minister Eric Van Rompuy en minister Steve Stevaert	
Moties van aanbeveling	35
Regeling van de werkzaamheden	35

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.
- De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Herman Suykerbuyk : ambtsverplichtingen ;

Gerda Raskin : familieverplichtingen.

ONDERZOEK VAN DE GELOFSBRIEVEN

De voorzitter : Dames en heren, bij brief van 14 oktober 1998 heeft mevrouw Nelly Maes met ingang van donderdag 15 oktober 1998 ontslag genomen als Vlaams volksvertegenwoordiger.

De opvolger die in aanmerking komt om haar te vervangen, is de heer Lieven Dehandschutter.

De geloofsbrieven van de heer Lieven Dehandschutter werden reeds goedgekeurd in onze plenaire vergadering van 13 juni 1995. Een aanvullend onderzoek door de diensten heeft uitgewezen dat sindsdien geen wijziging is opgetreden in de vervulling van de verkiesbaarheidsvoorwaarden van de heer Lieven Dehandschutter.

Ik stel dan ook voor niet opnieuw een commissie te benoemen voor het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Lieven Dehandschutter.

Is het parlement het daarmee eens ? (*Instemming*)

Ik roep de heer Lieven Dehandschutter uit tot Vlaams volksvertegenwoordiger en nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen, die luidt als volgt : “Ik zweer de Grondwet na te leven.”

– *De heer Lieven Dehandschutter legt de grondwettelijke eed af.*

Namens alle collega's heet ik u van harte welkom in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

BOODSCHAPPEN

De voorzitter : Dames en heren, bij brief van 13 oktober 1998 deelt de voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers mee dat de Kamer ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig is verklaard.

Bij brief van 13 oktober 1998 deelt de voorzitter van de Senaat mee dat de Senaat zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

BEGROTING**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende ontwerp van decreet werd ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1996
 - 23-A (1998-1999) – Nr. 1.
 Verwezen naar de commissie voor Financiën en Begroting.

ONTWERPEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende ontwerpen van decreet werden ingediend :

Voorzitter

- Ontwerp van decreet betreffende de centra voor leerlingenbegeleiding
– 1160 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de verenigde Commissies voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid en de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.
- Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 7 april 1998 tussen de staat en de Vlaamse Gemeenschap inzake slachtofferzorg
– 1166 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

res met betrekking tot de oprichting van de serviceflats voor bejaarden langs de bevak NV Serviceflats Invest
– 1170 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Financiën en Begroting.

- Voorstel van resolutie van mevrouw Gerda Raskin c.s. betreffende het opstellen van een financieel meerjarenplan voor infrastructuurwerken in het onderwijs
– 1174 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

VOORSTEL VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende voorstel van decreet werd ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer Johan Malcorps houdende de milieuhinder
– 1161 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heer Johan Malcorps en mevrouw Cecile Verwimp-Sillis over de rechten van verkeersslachtoffers
– 1162 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer.
- Voorstel van resolutie van de heren John Taylor, Stefaan Platteau, Carlos Lisabeth, Herman De Reuse en Jean-Marie Bogaert en mevrouw Cecile Verwimp-Sillis betreffende de procedu-

BELEIDSBRIEVEN**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende beleidsbrieven werden ingediend :

- Beleidsbrief Ambtenarenzaken. Beleidsprioriteiten 1998-1999, ingediend door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken
– 1169 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Staatshervorming, Algemene Zaken en Verzoekschriften.
- Beleidsbrief Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Beleidsprioriteiten 1998-1999, ingediend door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening
– 1171 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer.
- Beleidsbrief Vlaams buitenlands beleid. Beleidsprioriteiten 1998-1999, ingediend door de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie
– 1175 (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

VERSLAG VAN HET REKENHOF**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende verslag van het Rekenhof werd ingediend :

- Rapport van het Rekenhof over de controlebevindingen inzake het beheer van de subsidie-stromen van het VFSIPH naar de gehandicap-tensector
– 28-A (1998-1999) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

VERSLAGEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin uitgebracht door mevrouw Ria Van Den Heuvel en mevrouw Veerle Heeren over het voorstel van resolutie van de heer Johan Malcorps, mevrouw Yolande Avontroodt en de heren Freddy De Vilder en Kris Van Dijck betreffende de band tussen milieuvervuiling en hormonale stoornissen, inzonderheid vruchtbaarheidsstoornissen bij de mens
– 551 (1996-1997) – Nr. 4.
- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin uitgebracht door de heer Bart Vandendriessche over het voorstel van resolutie van mevrouw Yolande Avontroodt en de heer Etienne De Groot betreffende een grondige optimalisering van de kinder- en jeugdpsychiatrische ziekenhuisdiensten
– 715 (1996-1997) – Nr. 4.
- Verslag namens de Commissie voor Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Leo Cannaearts over het voorstel van resolutie van de heren John Taylor, Stefaan Platteau, Carlos Lisabeth, Herman De Reuse, Jean-Marie Bogaert en Jos Geysels betreffende de vergoeding van het Vlaamse Gewest aan de NV Aquafin voor het rendement op het eigen vermogen
– 1098 (1998-1999) – Nr. 2.

MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende moties werden ingediend :

- Motie van de heren Etienne Van Vaerenbergh en André Denys betreffende een belangenconflict
– 1163 (1998-1999) – Nr. 1.
- Motie van de heer Joris Van Hauthem betreffende een belangenconflict
– 1165 (1998-1999) – Nr. 1.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heren Jean-Marie Bogaert, Joachim Coens, André Van Nieuwerkerke en Jacques Devolder tot besluit van de op 13 oktober 1998 door de heer Jean-Marie Bogaert in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de studieopdracht betreffende de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenwateren
– 1168 (1998-1999) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van de heren Jan Penris, Frans Wymeersch, Herman De Reuse en Christian Verougstraete tot besluit van de op 15 oktober 1998 door de heren Jean-Marie Bogaert, Johnny Goos, Frans Wymeersch, Carl Decaluwé, Jos Stassen en Karel De Gucht in commissie gehouden interpellaties tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, respectievelijk over de aangekondigde sluiting van Levi Strauss-vestigingen in Vlaanderen, over de aangekondigde sluiting van de Levi Strauss-fabrieken in Vlaanderen, over de aangekondigde sluiting van de Levi Strauss-fabrieken in Vlaanderen, over de voorgenomen sluiting van de vestigingen van Levi Strauss te Gits, Wervik en

Voorzitter

Deurne, over de aangekondigde sluiting van Levi Strauss en over de sluiting van de Levi Strauss-vestigingen

– 1172 (1998-1999) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwé, Johnny Goos en Leo Cannaerts en mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot besluit van de op 15 oktober 1998 door de heren Jean-Marie Bogaert, Johnny Goos, Frans Wymeersch, Carl Decaluwé, Jos Stassen en Karel De Gucht in commissie gehouden interpellaties tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, respectievelijk over de aangekondigde sluiting van Levi Strauss-vestigingen in Vlaanderen, over de aangekondigde sluiting van de Levi Strauss-fabrieken in Vlaanderen, over de aangekondigde sluiting van de Levi Strauss-fabrieken in Vlaanderen, over de voorgenomen sluiting van de vestigingen van Levi Strauss te Gits, Wervik en Deurne, over de aangekondigde sluiting van Levi Strauss en over de sluiting van de Levi Strauss-vestigingen
- 1173 (1998-1999) – Nr. 1.

betreffende toezichtbepalingen, administratieve sancties, veiligheidsmaatregelen en strafsancities (VR 6/1998-1999).

Deze voorontwerpen van decreet liggen ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat.

MEDEDELING VAN DE VLAAMSE REGERING
Indiening

De voorzitter : De volgende mededeling van de Vlaamse regering werd ingediend :

- Cultuurstudie – deel 4 “De ondersteuning van de populaire muziek door de overheid” (DOC 16/1998-1999).

Deze mededeling van de Vlaamse regering ligt ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat.

VOORONTWERPEN VAN DECREET
Indiening

De voorzitter : De volgende voorontwerpen van decreet werden ingediend :

- Voorontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met titels betreffende integraal waterbeheer, oppervlaktewaterkwaliteit, oppervlaktewaterkwantiteit, grondwater en watervoorziening (VR 4/1998-1999) ;
- Voorontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met de titels betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage (VR 5/1998-1999) ;
- Voorontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met titels

MEDEDELING VAN HET MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Indiening

De voorzitter : De volgende mededeling van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werd ingediend :

- Advies van de Vlaamse Adviesraad voor de Erkenning van de Verzorgingsvoorzieningen VAR 98/98. EZ-Willebroek, AZ. Van Enschoot over het bezwaarschrift d.d. 8 juli 1998 over het voornemen tot intrekking van erkenning van 5 E-bedden op 1 oktober 1997 en 10 E-bedden op 1 juli 1998 op campus AZ. Den Brandt te Boom (DOC 17/1998-1999).

Deze mededeling van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ligt ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat

MOTIES VAN GEMEENTEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende moties van gemeenten werden ingediend :

- Motie van de stad Sint-Niklaas aangaande de toekenning van gemeentelijk stemrecht aan onderdanen van de Europese Unie, goedgekeurd door de gemeenteraad op 25 september 1998
(DOC 18/1998-1999) ;
- Motie van de gemeente Lebbeke aangaande de toekenning van gemeentelijk stemrecht aan onderdanen van de Europese Unie, goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 september 1998
(DOC 19/1998-1999) ;
- Motie van de gemeente Haaltert aangaande de toekenning van gemeentelijk stemrecht aan onderdanen van de Europese Unie, goedgekeurd door de gemeenteraad op 28 september 1998
(DOC 20/1998-1999) ;
- Motie van de gemeente Nevele aangaande de toekenning van gemeentelijk stemrecht aan onderdanen van de Europese Unie, goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 september 1998
(DOC 21/1998-1999) ;
- Motie van het OCMW van de gemeente Lochristi aangaande de doorverwijzing door de dienst vreemdelingenzaken van het ministerie van Binnenlandse Zaken van kandidaat politiek vluchtelingen naar OCMW's als verplichte plaats van inschrijving, goedgekeurd door de raad voor maatschappelijk welzijn op 10 september 1998.
(DOC 22/1998-1999).

Deze moties van gemeenten liggen ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat.

JAARVERSLAG**Indiening**

De voorzitter : Het volgende jaarverslag werd ingediend :

- Verslag van de Vlaamse Milieuholding NV (VMH) over de uitvoering van het beheerscontract met de Vlaamse regering tijdens het kalenderjaar 1997
(DOC 23/1998-1999).

Dit jaarverslag ligt ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat

KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF**Indiening**

De voorzitter : De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende beroepen tot vernietiging en prejudiciële vragen liggen ter inzage bij het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat :

Rolnummer 1417 ;
 Rolnummer 1412 ;
 Rolnummer 1421 ;
 Rolnummer 1317, 1377, 1403, 1404 en 1405 (samen-gevoegde zaken).

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Mijnheer de voorzitter, mijns inziens zou het politiek behoorlijk zijn als ook minister Van Rompuy bij dit debat aanwezig zou zijn. Het komt u als voorzitter toe om een minister te vragen naar deze plenaire vergadering te komen. In de media worden we de laatste tijd voortdurend geconfronteerd met het verbale ping-

Van Grembergen

pongspel van twee Vlaamse ministers, waarbij beiden ook verwijzen naar de begroting van volgend jaar. Het lijkt me dus niet meer dan logisch dat minister Van Rompuy ook bij dit debat aanwezig zou zijn. Daarom vraag ik u, mijnheer de voorzitter, om daarvoor te zorgen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, het Bureau moet mijns inziens iets meer aan terreinafbakening doen. Vandaag is aan de orde een actualiteitsdebat rond gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar.

Mijnheer Van Grembergen, ik vind dat we ons vandaag aan dat thema moeten houden. Rekening houdend met uw uitlatingen over het federaal parlement, zou u zich trouwens zelf ook beter wat meer aan terreinafbakening houden. We moeten de politieke spelregels volgen.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, enige tijd geleden hebben we een tijdelijke commissie Mobiliteit opgericht. Het kan dus geenszins de bedoeling zijn dat we nu in plenaire vergadering een algemeen debat gaan voeren over het mobiliteitsvraagstuk. In de terzake bevoegde commissie worden momenteel hoorzittingen georganiseerd, om zo op een gefundeerde manier met voorstellen voor de dag te komen. Daarom moeten we ons nu strikt houden aan het thema zoals het door het Bureau werd aangekondigd.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, volgens de bepalingen van het Reglement was deze plenaire vergadering voorbehouden voor actuele vragen. Die vragenronde was de vorige keer geen succes. Daarom hebben we, onder meer op voorstel van de heer Bossuyt, beslist om nu een actualiteitsdebat te voeren.

Mijnheer De Roo, ik ben het met u eens dat we nu geen algemeen mobiliteitsdebat moeten houden. Daarmee zouden we inderdaad in het vaarwater komen van de terzake bevoegde commissie. De actualiteit is echter wel ruimer dan enkel de voorstellen van minister Stevaert. Minister Van Rompuy heeft wel degelijk een aantal reacties op de voorstellen van minister Stevaert in de pers naar voren gebracht. Ik vind het dan ook niet meer dan

logisch dat we beide ministers hierover aan het woord horen.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, ik wil geen polemiek beginnen. Ik dacht dat de afspraak was dat de concrete voorstellen van minister Stevaert in drie mondelinge vragen en één interpellatie aan bod zouden komen. Het was de bedoeling om aan te sluiten bij de actualiteit. De actualiteit gaat vlug, mijnheer Denys. We wilden vandaag dit debat voeren over de voorstellen van minister Stevaert. Ik zie geen probleem.

Laat ons beginnen met de inhoud. We worden geconfronteerd met zeer concrete voorstellen. Laat ons dan ook zeer concreet onze mening geven.

De voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer Jos Geysels : Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Bossuyt heeft gelijk. Maar dat is de vraag niet. Er is een afspraak gemaakt met de minister van Economie, die uitspraken doet die met dit debat te maken hebben. We moeten onze eigen regels respecteren en onze eigen afspraken nakomen.

Als de minister zich niet geroepen voelt te wachten op het debat en tijdens het weekend uitspraken doet die rechtstreeks te maken hebben met dit dossier, dan is de vraag van het parlement hier terzake.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, de heer De Roo heeft ontegensprekelijk gelijk. Het mobiliteitsdebat wordt in een speciale ad hoc-commissie voorbereid. We worden de laatste weken geconfronteerd met een nieuwe minister die door zijn uitspraken dag in dag uit in de actualiteit staat. Dat zal wel inherent zijn aan zijn leeftijd. Hij probeert het actualiteitsdebat naar zich toe te trekken en dat lukt hem ook gedeeltelijk.

Een minister uit de andere meerderheidspartij countert hem. Ze voeren beiden een debat waarbij ze op elkaar inspelen en elkaars uitspraken aanvullen. We houden dit debat naar aanleiding van de uitspraken van minister Stevaert, dus moeten we ook aan minister Van Rompuy de mogelijkheid geven om te reageren. Mijnheer de voorzitter, we sluiten ons aan bij de vraag van de heer Van Grembergen om u toe te laten minister Van Rompuy te vorderen.

De voorzitter : Ik heb persoonlijk geen bezwaar tegen het oproepen van minister Van Rompuy, maar we hadden een andere afspraak. Het debat zou gaan over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot 12 jaar oud. Het gaat hier niet over het mobiliteitsdebat. Ik dacht dat we het thema goed hadden omschreven en binnen bepaalde lijnen wilden houden.

Er komen nog mogelijkheden om minister Van Rompuy zijn opmerkingen, die over een volgende legislatuur gaan, te laten maken. (*Gelach*)

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, mag er nog worden gestemd ? U zegt dat het over de volgende legislatuur gaat. Mogen de burgers nog stemmen ?

De voorzitter : Ik herhaal wat minister Van Rompuy zegt. Zo heb ik het begrepen. Als we de minister uitnodigen, kan iedereen één actualiteitsvraag stellen rond dit onderwerp. Anders heeft het geen zin om de minister uit te nodigen.

De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Mijnheer de voorzitter, we hebben als volksvertegenwoordigers de opdracht om dit parlement, parlement te laten zijn. Hier moet een confrontatie plaatsvinden tussen de volksvertegenwoordiging en de uitvoerende macht.

Minister Van Rompuy kronkelt zich echter als een slingerplant rond minister Stevaert en formuleert bij elk jawoord van deze laatste een neewoord. Hij lijkt zich wel te willen optrekken aan de populariteit van minister Stevaert ; althans zo komt het ons voor. Dit konden we bij het plannen van dit debat niet weten.

Voor minister Van Rompuy mag het een spelletje zijn, voor ons is het dat echter niet. Hij legt politieke verklaringen af. Vermits het over het departement van minister Stevaert gaat, is het normaal dat hij hier dan ook aanwezig is, zodat er een confrontatie kan plaatshebben. Dat is de opdracht van de volksvertegenwoordiging en van de regering.

We vragen terecht dat hij zou worden geconvoceerd om hier te komen antwoorden op de interpellaties. Zo gebeurt het ook in andere parlementen. Als hij wil, kan hij dan rechtstreeks antwoorden op wat er wordt gezegd. (*Applaus bij de VU*)

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de voorzitter, de heer Van Grembergen zegt terecht dat het parlement moet worden gerespecteerd. We moeten echter ook rekening houden met de huidige parlementaire activiteiten. Maandag waren er slechts enkele aanwezigen in de commissie Mobiliteit, waar we mensen uit bepaalde sectoren aanhoorden. Het debat is dus aan de gang.

De heer Jos Geysels : Waarom moeten de parlementsleden zwijgen terwijl de ministers mogen spreken ?

De heer Joachim Coens : Ministers moeten soms toespraken houden ; dat is hun verantwoordelijkheid. Het gaat hier over de vraag of het parlement zijn eigen debatten ernstig neemt. De commissie Mobiliteit is bezig met een onderzoek, maar het parlement wil niet eens de hoorzitting afwachten alvorens een volledig mobiliteitsdebat te houden.

De afbakening van het debat van vandaag is gebeurd naar aanleiding van actuele uitspraken. We moeten ons daaraan houden.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, het onderwerp is afgebakend. We hebben ons ermee akkoord verklaard om een kort actualiteitsdebat te voeren over het gratis openbaar vervoer voor jongeren tot twaalf jaar, in plaats van de actuele vragen. Dat was de afspraak.

Minister Van Rompuy heeft over het onderwerp van dit debat geen enkele uitspraak gedaan. Hij deed wel uitspraken tijdens zijn slottoespraak op een symposium over rationeel energiegebruik in het verkeer. Er werd hem daarover een vraag gesteld. Het ging dus niet over het onderwerp van vandaag. Hier moeten we ons houden aan het actualiteitsdebat dat is afgesproken in het Bureau.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de heer De Roo. Het is symptomatisch en jammer dat nu zulke discussies worden gevoerd.

We krijgen vandaag de kans om in de plenaire zitting een discussie te voeren over een heel concreet punt, namelijk het aanbieden van beter en gratis openbaar vervoer aan een bepaalde groep van mensen. Ik betreur het dat anderen van deze gelegenheid willen gebruik maken om aan te tonen dat er binnen de regering ook andere ideeën leven. Er

Tobback

leven inderdaad verschillende ideeën over mobiliteit en er zijn verschillende voorstellen, maar die hebben in se niet eens rechtstreeks te maken met dit onderwerp. Ze handelen onder andere over wegen en alles wat daarmee te maken heeft.

Degenen die zo een houding aannemen, tonen aan dat het hen eerder interesseert of er in de regering ruzie wordt gemaakt dan wel of er, al dan niet gratis, openbaar vervoer wordt aangeboden. Het spijt me bijzonder dat zij proberen deze discussie te verwateren en te verwarren met dingen die er niets mee te maken hebben. Deze zaken zullen trouwens ruimschoots aan bod komen in het geplande mobiliteitsdebat. We moeten ons beperken tot het onderwerp dat vandaag aan de orde is, en tonen dat ook dat ons aan het hart ligt, al is het maar omwille van de symboliek. (*Applaus bij de SP*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik stel me zoals vorige week nogmaals in de plaats van de burgers. De heer Tobback zegt dat we ons als parlementsleden niet moeten storen aan het feit dat er binnen de regering ministers zijn die van mening verschillen met de anderen en er eigen ideeën op na houden. Gelukkig maar dat er nog ministers met ideeën zijn. (*Gelach*)

Men kan toch rekening houden met de mogelijkheden die het parlement heeft om te vergaderen. Wanneer bepaalde ministers menen ideeën te hebben over zaken die dagelijks aan bod komen, kan het parlement daar hic et nunc op reageren. We gaan het Bureau toch niet telkens verplichten om bijeen te komen om na te gaan of we gaan vergaderen ? We hebben een opportuniteit. Ik heb het grote voorrecht minister Van Rompuy zeer goed te kennen. Ik meen oprecht dat minister Van Rompuy gelukkig zal zijn dat hij aan dit debat kan deelnemen. (*Minister Eric Van Rompuy vervoegt de vergadering*) Het zou me sterk hebben verwonderd indien hij niet zou zijn opgedaagd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar.

De bespreking is geopend.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we weten allemaal dat de mobiliteitsproblemen de laatste tijd de pan uitrijzen. Ik kom meteen terzake. Er is dringend nood aan gedurfde en creatieve oplossingen. De nieuwe denkwegen van minister Stevaert verdienen alle aandacht : gratis openbaar vervoer voor alle kinderen onder de twaalf jaar, steun voor gezinnen zonder auto, meer geld voor het onderhoud van fietspaden. Sta me toe dat ik dit laatste aan het lijstje toevoeg. Agalev steunt ondubbelzinnig deze voorstellen.

Dit is te belangrijk om er politieke spelletjes rond te spelen. Het gaat om de zwakste weggebruikers en om de rechten van kinderen. We willen de minister op zijn woord nemen. We vragen vandaag boter bij de vis. We hebben geen boodschap aan vrijblijvende beloften, maar dat kan de bedoeling niet zijn.

We zijn toch wat verbaasd over sommige reacties van de CVP. Soms lijkt het of er tussen de meerderheidspartijen geen akkoord bestaat over deze voorstellen. We krijgen soms zelfs de indruk dat over deze voorstellen met verstrekkende budgettaire gevolgen geen voorafgaand overleg is gepleegd binnen de regering.

We waren eigenlijk ook al verwonderd dat gratis openbaar vervoer voor schoolkinderen en meer geld voor fietspaden niet onmiddellijk de grote blikvangers waren in de septemberverklaring van de minister-president. Het siert minister-president Van den Brande dat hij in alle bescheidenheid – we kennen hem – de eer wilde laten aan zijn jonge minister vice-president om deze voorstellen te doen. We durven nauwelijks te veronderstellen dat de minister-president en zijn eerste luitenant terzake geen overleg zouden hebben gepleegd.

Ik begrijp dat tussen minister Stevaert en minister Van Rompuy alles koek en ei is. Minister Van Rompuy wil het broeikaseffect aanpakken door

Malcorps

meer autosnelwegen te bouwen voor een slordige 30 miljard frank. Minister Stevaert houdt het op nieuwe fietspaden en vrije busbanen. Dat zijn natuurlijk alleen maar nuanceverschillen. Over de denkrichting van minister Van Rompuy zou echter wel degelijk een akkoord bestaan binnen deze regering, of dan toch binnen de volgende regering, dat is niet helemaal duidelijk. Of de 30 miljard frank nu integraal naar fietspaden of naar een nieuwe ring rond Antwerpen zullen gaan, zal allicht duidelijk worden in de septemberverklaring van 1999. We moeten dus nog een beetje geduld hebben.

Collega's, Agalev steunt het gratis openbaar vervoer voor schoolkinderen. Over de juiste leeftijdsgroep, mijnheer Doomst, kan worden gediscussieerd. Mijn dochter en mijn zoontje mogen ook pas vanaf hun tien jaar alleen met de bus naar de muziekschool, en dan houd ik nog altijd mijn hart vast. Wellicht is gratis openbaar vervoer voor kinderen boven de twaalf jaar nog zinvoller, of voor kinderen tussen de tien en de achttien jaar bijvoorbeeld.

Een ander punt is de begeleiding van kinderen, niet alleen van en naar de bushalte, maar van en naar de schoolpoort in het algemeen. Zo werden op 1 september goede voornemens gemaakt omtrent veilige schoolroutes en fietspooling, maar we stellen vast dat het bij enkele experimenten blijft, ook in de nieuwe plannen van de minister. We verwachten een meer structurele en planmatige aanpak voor alle scholen.

Eén ding is zeker : we moeten de vicieuze cirkel doorbreken van ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen omdat er teveel verkeer is. Meer kinderen op bus en tram krijgen is dus een must.

Naar aanleiding van onze actie rond verkeersslachtoffers in Gent lanceerden we ons klavertjevier, dit zijn vier voorstellen om de trouwe gebruikers van het openbaar vervoer te belonen en meer klanten aan te trekken. Minister Stevaert nam onze eerste twee klaverblaadjes prompt over : gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar en steun voor autoloze gezinnen. Dit kunnen we uiteraard enkel toejuichen. Maar tegelijkertijd vragen we aandacht voor de twee overblijvende klaverblaadjes : binnen het gezin overdraagbare milieu-abonnementen voor het stads- en streekvervoer en het goedkoper maken van de abonnementen in het algemeen.

Onze voorstellen voor een goedkoper openbaar vervoer passen in een veel ruimer actieplan waarbij we in de eerste plaats meer middelen vragen om het aanbod aan openbaar vervoer te verhogen en de basismobiliteit te verzekeren. Ook de voorzitter van De Lijn, de heer Geuens, pleit daarvoor. Daar is echter een bijkomende investering van twee miljard frank voor nodig. Daarmee is evenwel zelfs nog geen ecologische trendbreuk bereikt.

Vorige week getuigden De Lijn, de NMBS en de MIVB in de commissie Mobiliteit dat ze met de huidige middelen waarover ze via hun beheerscontracten beschikken, niet in staat zijn om een merkbare overstap te maken van autoverkeer naar tram-, bus- of treinverkeer. Het creëren van een apart investeringsfonds voor het openbaar vervoer is dus absoluut noodzakelijk.

En zo kom ik bij mijn verhaal van de kers en de taart. Gratis openbaar vervoer vormt, zoals trouwens door uw medewerkers zelf gezegd, de kers op de taart. Bij Agalev houden we van kersen, maar nog meer van taarten.

Ook in Hasselt was het inzetten van meer gratis bussen – een investering van meer dan dertig miljoen frank vanwege het Vlaams Gewest – de sleutel tot het succes en de finishing touch. Het was een geslaagde reclamecampagne. U moet dit niet beschouwen als een denigrerende uitspraak. Ik ben er immers van overtuigd dat het dringend nodig is om het openbaar vervoer op een indringende en creatieve manier te promoten. Onze groene schepen in Hasselt heeft trouwens altijd fors aan deze kar getrokken en kon daarbij altijd op onze steun rekenen.

Maar het geld voor meer bus- en tramlijnen en voor meer bussen en tramstellen is wel een absolute voorwaarde om van een experiment met gratis openbaar vervoer een succes te maken. Als je gratis mag rijden, maar er komt geen bus opdagen, dan ben je natuurlijk ook de klos.

Dat investeren in meer bussen onvermijdelijk is, blijkt als we de minister op zijn woord nemen en inderdaad aansturen op gratis openbaar vervoer voor alle schoolkinderen en dan liefst ook over de gemeentegrenzen heen.

Immers, waarom zou een kind uit Hasselt meer rechten hebben dan een kind uit Deurne of uit Sint-Amandsberg ? Dan rijst natuurlijk onmiddellijk de vraag hoe we dit zullen waarmaken. De minister had meteen het antwoord klaar : een bijdrage van 25 frank per burger. Tegelijkertijd zegt

Malcorps

hij dat dit moet gebeuren in het kader van de mobiliteitsconvenants en dat het dus de verantwoordelijkheid van de gemeenten is.

Mijnheer de minister, beste Steve, bij Agalev kunnen of willen we niet geloven dat deze voorstellen louter stuntwerk zijn. We geloven erin en we willen ervoor gaan, net als in Hasselt. Geen woorden, maar daden. Maar dan willen we vandaag wel concreet horen hoe je alle schoolkinderen in Vlaanderen diezelfde rechten gaat geven. Het gaat niet op om als Vlaams minister een voorstel te lanceren en dan de rekening voor het grootste deel door te schuiven naar de gemeenten.

Het potje van de mobiliteitsconvenants is beperkt. De heer Sauwens en ikzelf vroegen twee jaar geleden al om dit bedrag op te trekken naar aanleiding van vroegere discussies over het gratis openbaar vervoer in Hasselt. Onze fractie meende toen al dat de lijn moest worden doorgetrokken zodat alle gemeenten vergelijkbare initiatieven kunnen nemen. Onze motie terzake werd unaniem goedgekeurd in dit parlement. En de middelen voor de post van de mobiliteitsconvenants zijn ook effectief opgetrokken : van 300 naar 450 miljoen frank voor 1997 en van 450 naar 655 miljoen frank voor 1998. Dit lijkt een smak geld, die echter snel verteerd is wanneer je die uitsmeert over alle Vlaamse gemeenten.

Mijnheer de minister, beste Steve, als je dit voorstel lanceert, dan mogen we redelijkerwijze veronderstellen dat je in overleg met de voltallige regering ook in de nodige middelen hebt voorzien om het in het kader van de mobiliteitsconvenants reëel mogelijk te maken dat alle Vlaamse gemeenten intekenen op dit voorstel.

De directeur-generaal van De Lijn, de heer Van Wesemael, heeft de gevolgen bekend gemaakt voor de Stad Gent als het openbaar vervoer voor schoolkinderen er goedkoper wordt. Het gevolg zou een verdrievoudiging van de vraag zijn : 3.000 in plaats van 1.000 kinderen zouden met de bus of de tram naar school gaan. Wij Groenen willen niets liever, maar in de totale kostprijs van een dergelijke maatregel moet men ook de kosten van het extra aanbod van De Lijn verrekenen. Er zullen eventueel extra lijnen moeten komen, maar er zal zeker extra materieel moeten worden ingezet. Volgens de heer Van Wesemael zullen er in Gent vijftig nieuwe bussen nodig zijn. Voor ons niet gelaten, maar dan zal ook een nuttige bestemming voor deze gloednieuwe bussen moeten worden gevonden

in de daluren. Het gaat dus over een serieuze injectie in het volledige aanbod van het openbaar vervoer. De heer Van Wesemael zal laten berekenen wat dit alles zal kosten.

Uw medewerker, de heer Dierickx, zei op de studiedag in het parlement tijdens de Week van de Vervoering dat het gratis maken van het volledige openbaar vervoer in Gent ruim 600 miljoen frank zou kosten. Door de verwachte toename van de vraag, wat schitterend is, zou de kostprijs nog eens met factor drie moeten worden vermenigvuldigd. Voor Antwerpen bedraagt de rudimentaire kostprijs 900 miljoen frank voor het terugbetalen van de tickets en minstens 3 miljard frank om aan de toegenomen vraag te voldoen.

Collega's, het spreekt voor zich dat dit soort bedragen volgens de post-mobiliteitsconvenants voorlopig niet kan worden betaald. Gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar ligt wel degelijk in ons bereik. Het getuigt van realiteitszin dat de minister de lat wat lager heeft gelegd. In Antwerpen heeft men hierover ondertussen nagedacht en onderhandeld.

Mijnheer de minister, collega's, ik ben heel blij en fier dat ik namens mevrouw Vogels en het altijd eendrachtige Antwerpse college mee mag delen dat de stad er klaar voor is. De berekeningen zijn gemaakt. 25 frank per Antwerpse inwoner levert 12 miljoen frank op. (*Opmerkingen van de heer Ward Beysen*)

Mijnheer Beysen, misschien bent u er niet klaar voor, maar het Antwerpse college is dat wel.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Malcorps, wat u zegt is volkomen onjuist. De waarheid heeft haar rechten.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Beysen, de stad Antwerpen zal misschien 12 miljoen frank op tafel leggen, of zal nog een stap verder gaan en de periode uitbreiden tot 14 jaar zodat er 15 miljoen frank ter beschikking zal zijn. Mevrouw Vogels heeft hierover gepraat in het college van schepenen, maar ik denk dat u daar niet bij was. (*Gelach*)

Mijnheer de minister, wat kunt u ons daarvoor in ruil aanbieden ? Betaalt u alle tickets van de Antwerpse schoolkinderen terug ? Zult u investeren in nieuwe bussen en trams ? We zijn er zeker van dat het aanbod van gratis openbaar vervoer dan een groot succes zal zijn. We willen hier volledig aan meewerken als u ervoor zorgt dat het nodige materieel kan worden ingezet. We wachten nog

Malcorps

steeds op de beloofde nieuwe tramstellen. Misschien krijgen we er volgend jaar zes, maar zelfs die zullen hooguit voldoende zijn om oude tramstellen te vervangen. Het is onze bedoeling om de kinderen van Deurne en Merksem dezelfde rechten te geven als de kinderen van Hoeilaart en Hasselt. We zijn hiervoor al jaren vragende partij.

Agalev wil ook heel graag meer geld voor veilige fietspaden. De minister heeft gelijk. Veel fietspaden in Vlaanderen liggen er belabberd bij of zijn zelfs de naam fietspad niet waardig, want ze voldoen niet aan de veilige normen die de Fietsersbond verdedigt. Een investeringsprogramma voor nieuwe fietspaden vinden we zeer belangrijk. Fietspaden onderhouden is één zaak, nieuw fietspaden aanleggen is iets helemaal anders. Tijdens de vorige begrotingsbespreking hebben we vernomen dat de administratie lijstjes klaar heeft liggen van zogenaamde 'prioritaire fietspaden'. Het zijn nieuwe fietspaden die dringend moeten worden aangelegd, zodat dodelijke ongevallen kunnen worden voorkomen. Aan het huidige investeringsritme zal het in de provincie Antwerpen nog minstens tot 2015 duren vooraleer deze prioritaire fietspaden zijn aangelegd. Voor Agalev kan en moet dit veel sneller gebeuren. Naast geld voor onderhoud, moet er dringend worden voorzien in middelen voor extra fietspaden op die plaatsen waar de fietser nog steeds vogelvrij is. De zwakste weggebruikers moeten steeds voorrang krijgen. 1 miljard frank voor het investeren in nieuwe fietspaden in 1999 is een minimum.

Het is ook evident dat het geld voor het onderhoud van infrastructuur ook dient voor het onderhoud van fietspaden. We begrijpen de gecrispeerde reactie van de CVP helemaal niet. Of vinden de heren Doomst en Coens echt dat alle nieuwe middelen alleen naar de auto moeten gaan? Ik kan me dit niet voorstellen. Het onderwerp zal wellicht bespreekbaar worden, waardoor we kunnen nagaan over welk budget we beschikken en welk bedrag we aan fietspaden kunnen besteden.

Ik kom dan tot vier concrete vragen. Mijnheer de minister, kunt u een recent overzicht geven van de inspanningen van het Vlaams Gewest en De Lijn voor het openbaar vervoer in diverse gemeentes in het kader van de mobiliteitsconvenants? In hoeverre is er nu sprake van een evenredige verdeling van de investeringen voor een beter openbaar vervoer in alle Vlaamse gemeentes? We hebben toch goed gehoord, mijnheer de minister, dat u het over alle kinderen in alle Vlaamse gemeentes hebt?

Ten tweede, in welke bijkomende middelen zal de begroting voor 1999 voorzien om de begrotingskosten van de mobiliteitsconvenants zo te verruimen dat in principe alle gemeentes de keuze kunnen maken om gratis openbaar vervoer aan te bieden aan kinderen tot 12 jaar?

Ten derde, op welke wijze wilt u een mobiliteitsheffing van 25 frank per burger invoeren? Bestaat daarover al een akkoord binnen de Vlaamse Regering? Wanneer gaat deze heffing in? Is de opbrengst van deze heffing voldoende om het gratis openbaar vervoer binnen de twaalf jaar in alle Vlaamse gemeentes te bekostigen?

Ten slotte, mijnheer de minister, vermeld ik dat mevrouw Vogels al haar vertrouwen in u heeft gesteld. Mag zij nog hopen? (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (*Op de tribune*) : Mijnheer de nieuwe minister, het minste wat men van u kan zeggen, is dat u de match van de mobiliteit op gang hebt gefloten. Nochtans gebruikt u hetzelfde fluitje als uw voorganger, maar blijkbaar klinkt het bij u wat schriller in de oren van de buitenwereld. Wat opvalt is dat u als minister wel vrij behoedzaam praat, maar dat u ook het beleid een beetje meer op dat tempo zult moeten afstemmen. U geeft nu de indruk dat uw voorganger minister Baldewijns heeft gefaald, en dat verdraag ik niet goed. Ik vind dat die minister heeft gewerkt met het besef van de beperkingen van het budget. Het past niet om hem als Zwarte Piet en uzelf als Sinterklaas naar voren te schuiven. U refereert trouwens ook dikwijls aan de commissie Mobiliteit en aan de heer Tobback, maar ik vind dat uzelf met voorstellen voor de dag komt die een beetje te spectaculair en fragmentarisch zijn. Als u zegt dat die voorstellen moeten samenhangen, dan zult u natuurlijk moeten vermijden zelf korrels te strooien, want anders zult u op den duur ook oogsten wat u daar hebt gezaaid.

Positief is wel dat u vervoersarmoede als een grote prioriteit vooropstelt. De CVP wil u steunen in uw poging dat sociaal aspect van mobiliteit te beklemtonen. Toch moet u ook weten dat u antwoorden zult moeten geven op de fileproblemen. Die antwoorden zullen misschien minder leuk, maar ook noodzakelijk blijven. De kernvraag is of het aanbieden van gratis openbaar vervoer een goed kader biedt om iets wezenlijk te doen aan de vervoersarmoede en of dat dan vooral moet voor kinderen onder de twaalf jaar.

Doomst

De eerste vraag is dus of deze maatregel efficiënt is. Ik zou uw voorstel in mijn gemeente willen toepassen, maar kan dit niet, want er is geen openbaar vervoer om het mee in de praktijk te brengen. De lagere scholen worden er door schoolbussen bediend. Ik heb de vorige minister van Onderwijs in dit parlement op drie jaar tijd al vier keer gevraagd hoe ik dat leerlingenvervoer goedkoop aan alle leerlingen kan aanbieden, maar kreeg tot op dit ogenblik nog geen antwoord. Uw steun is dus welkom. Minister Baldewijns zit nu goed geplaatst om op deze manier de kinderen in onze gemeente en in onze dorpscholen te houden.

Of dit vervoer al dan niet gratis – en gratis betekent niet voor niets – is, is niet het grootste probleem, mijnheer de minister, wel de veiligheid rond de scholen. Senioren antwoordden op een enquête dat ook zij omwille van voorbijrazende auto's bijna niet de deur uit kunnen of willen. Veiligheid is de topprioriteit.

Ik kan u nog een verhaal vertellen. In mijn gemeente liggen twee scholen op de gewestweg naar Halle waar geen verkeersdrempels op mogen liggen, hoewel iedereen het erover eens is dat die de enige oplossing uitmaken. Het is geen goed samenlevingsmodel waar kinderen in stalen vijftigtonners op anderhalve meter boven de grond naar de schoolpoort worden gevoerd. Het idee voor meer fietspaden is positief, zeker als blijkt dat het niet van het budget voor het onderhoud van wegen afgaat. Ook op de fiets zal echter begeleiding nodig zijn. In mijn gemeente organiseren we dagelijks fietspooling naar de scholen. Ik hoop dat we voor het begeleiden van de jonge fietser ook een steuntje in de rug krijgen.

De vraag is of gratis openbaar vervoer onder de twaalf jaar een prioriteit moet zijn. Is dat de top van de hitparade? Voor het familiaal budget weegt de kost voor kinderen boven de twaalf jaar veel zwaarder door. Een bediende die op dezelfde bus zit, kan goedkoper rijden dan een twaalfjarige die voor de reis naar een middelbare school 25 kilometer verder, meer dan 15.000 frank betaalt. Reken maar eens uit wat dat voor een gezin met twee of drie kinderen kost.

Wat doen we met mindervaliden die omwille van hun handicap niet op de bus kunnen? Wat met de ouderen die twee of drie keer per week naar het stadscentrum willen? Is dat eigenlijk geen grotere sociale prioriteit voor de minister van Vervoer? De vraag hoeveel het kost en wie dat zal betalen, is

blijkbaar niet onze grootste zorg in een pre-electoraal klimaat. Een algemeen sociaal beleid moet door de Vlaamse regering worden gefinancierd. De gemeenten moeten subsidiair accenten kunnen leggen zonder bevoogding van bovenaf. De minister beweert dat de werkelijke kost 25 frank per inwoner bedraagt. Ik vraag me af hoe hij aan die berekening komt. Bovendien zitten de trams en bussen nu al overvol. Bijkomende investeringen zullen tientallen, misschien wel honderden miljoenen vergen. Werd dit al besproken in de raad van bestuur van De Lijn?

Een andere vraag is of onbeperkt gratis vervoer wel hoeft. Het is een prachtige verkoopsterm, maar we mogen niet vervallen in de tactiek van de verzekeringspolissen, waar men op het einde bij de kleine lettertjes struikelt. Moet de overheid dan ook niet instaan voor onbeperkt gratis water, elektriciteit, gezondheidszorg en geneesmiddelen? Gratis leidt tot overconsumptie. Voor water en elektriciteit wordt een minimumrecht gegarandeerd. Voor gezondheidszorg en openbaar vervoer werkt men met remgelden. Nu al wordt drie vierde van het ticket of het abonnement door het Vlaams Gewest betaald. Het best gekende voorbeeld is Hasselt. Daar betaalt het gewest 130 miljoen frank voor het gratis openbaar vervoer. Het experiment is een blikvanger waar we de ogen voor moeten openhouden. Gratis klinkt goed, maar het wekt de indruk dat noch de minister, noch de mensen keuzes zullen moeten maken in dit debat. Nochtans is dat de opdracht.

Een andere vraag is of het gratis openbaar vervoer het fileprobleem helpt oplossen. Wie regelmatig in Hasselt komt, weet dat de files er niet weg zijn. Op de gratis bussen zitten weinig gewezen automobilisten. Het hoofd van de adviesdienst van de Vlaamse overheid voor mobiliteit zei vorige week in een seminarie dat gratis openbaar vervoer de files niet zal oplossen. Voor telematica is op de snelwegen nu al onvoldoende budget, wat nochtans van groot belang is om de files op te lossen.

Een andere vraag is of gratis openbaar vervoer een oplossing is voor een sociaal probleem. Bepaalde mensen kunnen hun ticket best zelf betalen. Sommige zwakkere groepen hebben ondersteuning nodig. Onder het beleid van de vorige minister van Vervoer werden maatregelen getroffen voor OCMW-trekkers en mensen met een WIGW-sta-tuut. Ze betalen 20 frank, en dit is nog beter dan een gratis systeem. Het systeem moet selectief op de zwakkeren worden gericht.

Doomst

De vraag rijst ook of gratis openbaar vervoer de oplossing is voor het milieu. Mijnheer de minister, het rood-groene aspect is u zeker niet ongenegen. Het tegendeel wordt echter bewezen : wie vroeger de fiets nam of wandelde, neemt nu gratis de bus. Zeer weinig autogebruikers schakelen over omdat het alternatief kwalitatief en kwantitatief onvoldoende is. Er zullen dus andere maatregelen nodig zijn om de fietsers op de fiets en de automobilist uit de auto te houden.

U kunt natuurlijk stellen dat er in Hasselt meer reizigers op de bus zitten. Inderdaad, er is een beter busaanbod. Dat kost echter geld en daar zijn andere steden en gemeenten ook vragende partij voor. Dat groter aantal bussen of trams wordt ook elders in Vlaanderen gevraagd, maar het is niet het groter aantal reizigers dat telt, wel het aantal reizigers dat men uit de auto naar het openbaar vervoer krijgt. Daartoe is meer – vooral meer geld – nodig om resultaten te halen. Daarom moet elke frank twee keer worden bekeken en moet geen gratis vervoer worden aangeboden aan mensen die het kunnen betalen.

De hamvraag is : moeten we die gratisconcepten nog verder propageren ? De gratisdiscussie is een valse proefballon. Gratis bestaat niet : met de aanzienlijke budgetten die voor dit soort projecten worden vrijgemaakt, kunnen betere en sociaal meer verantwoorde mobiliteitsmaatregelen worden getroffen. Als daarvoor nog extra budgetten nodig zijn, moeten die maar worden gevonden.

We hebben enkele concrete voorstellen. Er moet selectiever en meer doelgericht worden gewerkt aan : goedkopere schoolabonnementen, een maximumprijs voor schoolabonnementen, korting voor grote gezinnen, belbussen in landelijke gebieden, goede verplaatsingsmogelijkheden voor mindervaliden en een systeem van daluurtkortingen voor kinderen, bejaarden en thuiswerkenden.

Kortom, de minister moet beseffen dat we met een gelimiteerd budget en met de centen van de mensen werken. Dat geldt zowel voor de Vlaamse regering als voor de gemeenten. In die zin zal hij een samenhangend beleid moeten voeren dat de echte verkeersdrukte en de echte verkeersarmoede efficiënt aanpakt. Mijnheer de minister, uw frisse ideeën zijn welkom om er een Jan Publiekdiscussie van te maken, maar het mag geen Steve Springer-show worden. (*Applaus bij de CVP, de VLD en het VB*) Gratis lijkt me te goedkoop voor een mobiliteitsprobleem dat altijd geld zal kosten.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer Doomst, uw vergelijkingen zijn op zijn minst een beetje overdreven.

De heer Michel Doomst : Toch niet, u hebt me goed begrepen, mijnheer Bossuyt.

Het is een prestatie om zonder actie van het parlement minister te worden, maar u zult rekening moeten houden met dit parlement om minister te blijven. Ik ben er zeker van dat de heer De Batse-lier u – met zijn voorrang van links – op die parlementaire reflex heeft gewezen. Zoals steeds krijgt de voorzitter daarbij onze volle steun. Ik kijk uit naar uw antwoord, mijnheer de minister, en hoop dat u namens de regering zult antwoorden in plaats van de allzoveelste expressie van de allzoveelste promotie te brengen. (*Applaus bij de CVP, de VLD en het VB*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mag ik opmerken dat de heer Doomst de opvolger van minister Van Rompuy is ?

De voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer Jos Geysels : Ik verwacht dat de heer Doomst een motie zal indienen. Wat voor een motie wordt dat dan ?

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, moet de oppositie zich in dit debat nog roeren ? (*Gelach en applaus*)

De regering spreekt allerm minst unisono, dat is het minste wat men kan zeggen. De stem van de oppositie lijkt haast overbodig. Toch wil ik een en ander kwijt. De Elegasten hebben ooit gezongen : 'Moeder, de tijden zijn verward'. Wel, de laatste tijd is het beleid verward. We hebben een kersverse minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Verkeer, die een aantal zaken poneert die meteen worden gecounterd vanuit de regering.

Ik zou ze even willen overlopen. Op het gratis busvervoer voor kinderen is meteen gereageerd vanuit regeringskringen. Men kan op zijn minst zeggen dat over de overheveling van 400 miljoen frank uit de voor 1999 extra voorziene kredieten voor wegenonderhoud naar fietspadenonderhoud een gedachtewisseling is ontstaan.

Gabriels

Zoals de heer Doomst hier en in bepaalde kranten-artikels heeft aangegeven, bestaat gratis busvervoer niet. Voor Hasselt betaalt de belastingbetaler meer dan 132 miljoen frank. Hij heeft bovendien gezegd dat 'de minister met zijn mediastunt de gemeente zijn aanbod bijna opdringt'. Hij voegt daaraan toe dat 'velen ervan uitgaan dat gratis vervoer tot twaalf jaar al een feit is'. In de krantencommentaar staat dat 'de CVP-er meent dat de ouders van jonge kinderen veel meer wakker liggen van veilige fietspaden en trottoirs. De Vlaamse regering zou beter daaraan haar geld besteden. Ondanks de grote mediacampagne investeert de Vlaamse Gemeenschap 10 miljoen frank per provincie aan veilige schoolomgevingen op een totale begroting van 13 miljard frank. Bovendien vormen de kinderen niet de belangrijkste doelgroep van het openbaar vervoer. Ze lopen vaak school in de eigen gemeente. Het zou veel beter zijn jongeren boven de twaalf jaar naar tram en bus te loodsen, meent de CVP. Ook de senioren, mindervaliden en inwoners van landelijke gemeenten verdienen meer aandacht'. Dit is de letterlijke verklaring, zonder dat ik daar wat dan ook heb aan gewijzigd.

Toen de directeur-generaal van De Lijn, de heer Van Wesemael, werd geconfronteerd met deze nieuwe idee, viel hij uit de lucht. Hij was van mening dat men moest uitvoeren wat de minister oplegde maar hij somde tegelijkertijd een hele lijst bedenkingen op. Hij vroeg zich af of de som van 25 frank per burger wel realistisch was en waar de minister dat bedrag vandaan haalde. Ten slotte ontkende hij dat het goedkoper of gratis maken van het openbaar vervoer een oplossing is voor het mobiliteitsprobleem. Het ligt volgens hem veel ingewikkelder dan dat.

De burgemeester van Oostende, die door de minister terzake werd aangehaald, zegt letterlijk dat 'het om meer dan 25 frank per inwoner gaat. De cijfers wijzigen naargelang de provincies. Zelfs in Oostende kunnen we met dat bedrag geen gratis openbaar vervoer aanbieden'.

In een artikel van de Gazet van Antwerpen laat men een aantal Kempense burgemeesters aan het woord. De titel luidt : 'Dit is pure volksverlakkerij. Het gros van de burgemeesters verwerpt het voorstel inzake gratis busvervoer'. Ik zou ook nog kunnen verwijzen naar artikels in onder andere de krant van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen. Ik heb echter voldoende aangetoond dat dit voorstel op zijn minst niet unaniem is onthaald, zelfs niet binnen de regeringsmeerderheid.

Het voorstel om 400 miljoen frank extra over te hevelen uit het budget van 1999 voor de wegenwerken naar het onderhoud van de fietspaden heeft vooral bij de minister van Economie denkwezen doen ontstaan. Volgens hem wijzen studies uit dat verkeersknooppunten, zoals de Antwerpse Ring of de ontsluiting van de haven, niet kunnen worden opgelost zonder dat er nieuwe wegen worden aangelegd. Hij voegt eraan toe dat de verbetering van wegen moet leiden tot minder files en dus minder CO-uitstoot. Hij denkt ook aan de invoering van een energielabel voor auto's, enzovoort. Ook daarover werd dus duidelijkheid geschapen. Er wordt gesproken over minstens twee zeer recente uiteenlopende voorstellen van twee verschillende regeringsleden. Ik stel me toch een aantal vragen.

De heer Vermeiren heeft al jaren geleden in zijn gemeente gratis leerlingenvervoer ingevoerd. Tot zijn grote ontsteltenis is hij in mei 1998 geconfronteerd met een beslissing van de Vlaamse regering om het gratis leerlingenvervoer af te schaffen. De tekst is ondertekend door de ministers Van den Bossche en Martens.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik heb hier een beslissing van het college van 29 juni 1987 bij. Ik was toen zelf aanwezig, alsook een zekere Eric Van Rompuy, de eerste schepen van de gemeente. In het toenmalig college was besloten om de kinderen naar school te brengen op kosten van de gemeente. We werden toen teruggefloten. Dat gebeurde in tempore non suspecto, op 29 juli 1987. Nadien hebben we getracht om toch op het elan van vroeger voort te gaan. Ik bespaar u alle KB's terzake. Ik zou kunnen verwijzen naar die van 1991 en 1992 enzovoort.

We zijn er echter niet in geslaagd onze stelling ingang te doen vinden. We zijn integendeel zelfs terechtgewezen, in een ministerieel besluit van februari 1998. Na een lange discussie in de regering is een besluit totstandgekomen. Dat is tenminste wat ik heb opgevangen. Dat besluit zou er zijn gekomen op voorstel van minister Van den Bossche, uw achtbare voorganger, mijnheer de minister. In het besluit somt men de mogelijkheden op, en vermeldt men de prijzen die De Lijn daarvoor hanteert, en door de minister worden opgelegd.

Verschuillende criteria worden gehanteerd. Zo wordt onder meer vermeld of de ouders de mogelijkheid hebben om te kiezen of hun kinderen naar

Vermeiren

het officieel of het vrij onderwijs gaan. In de tekst staat bijvoorbeeld: 'rechthebbende leerling wordt bepaald door de korte afstand woonplaats/school'. Vervolgens staat er hoeveel daarvoor moet worden aangerekend. We werden verplicht om onze tarieven aan te passen. Ik verwijs naar het Belgisch Staatsblad van 31 januari 1998, waarin de tekst over wijzigingen van de prijzen van het vervoer van de reizigers op het net van het stads- en streekvervoer van het Vlaams Gewest is afgedrukt.

Elke gemeente van Vlaanderen is daarmee geconfronteerd. Dit is niet ernstig. Gemeentebesturen zoals het onze deden inspanningen, maar mochten ze niet voortzetten van de regering en van uw voorganger. Dat is drie maanden geleden gebeurd. We hebben ons aangepast. We hebben dat aan alle betrokken ouders uitgelegd. We hebben hun verteld dat we verplicht zijn om de prijzen tegen onze wil op te drijven. De mensen geloofden ons maar moeilijk als we de schuld bij de regering situeerden en meer bepaald bij de verantwoordelijke ministers Van den Bossche en Martens. Maar vandaag wordt de zaak voor hen helemaal ongeloofwaardig. Drie maanden later komt een nieuwe minister van dezelfde partij ons vertellen dat de 20 frank die we vroegen, helemaal niet meer hoeft worden betaald. We moeten dat vervoer nu gratis aanbieden. Nu ben ik verplicht om de ouders en kinderen uit te leggen dat wat ik drie maanden geleden heb gezegd over de socialistische minister vice-president die me had verplicht om mijn prijzen op te drijven, niet meer geldig is. En dat zijn collega zegt dat men de zaken gratis moet maken. Dat is niet ernstig. (*Applaus bij de VLD en het VB*)

Wat we ook vertellen over nieuwe politieke cultuur, en hoe vaak we ook zeggen dat onze dossiers zuiver zijn, als we elkaar voortdurend tegenspreken, geloven de mensen ons na verloop van tijd niet meer. In de krant lezen we dat een minister in Voeren A zegt, terwijl een minister in Hasselt B zegt. Dat is geen voorbeeld van nieuwe politieke cultuur. U zou beter eens met elkaar overleg plegen over een standpuntwijziging en dat standpunt vervolgens in het parlement komen bespreken. Een dergelijk gedrag getuigt wel van nieuwe politieke cultuur. Bovendien krijgt de burger zo veel meer duidelijkheid. (*Applaus bij de VLD, de VU en het VB*)

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, de heer Van Grembergen vertelt dat dit niet alleen in Zaventem het geval is, maar ook in Ertvelde. Vanmorgen ontvingen we thuis een turf over leerlin-

genvervoer, die enorm veel dubbelzinnigheden bevat. Ondertussen wordt met slogans uitgepakt die de lading al lang niet meer dekken. Ook in Gent zou gratis leerlingenvervoer worden ingevoerd. Daarover bestond al een akkoord met De Lijn. De minister heeft dat plan in gevaar gebracht door zijn uitspraken. De mensen van De Lijn weten immers niet meer waar ze aan toe zijn. Dat is de werkelijkheid.

– *De heer Marc Olivier, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Laten we alstublieft duidelijkheid scheppen, in plaats van de mensen rond de oren te slaan met allerlei voorstellen waarvan we niet eens weten of ze haalbaar zijn. Bovendien verbaast het ons dat iemand de rekening naar boven doorschuift wanneer hij tot een lager bestuur behoort, terwijl hij de rekening naar beneden afwimpelt wanneer hij tot een hoger bestuur behoort. Een dergelijk inconsequent gedrag is niet verzoenbaar met een continu beleid.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook een aantal vragen stellen. Hebt u al berekend wat gratis openbaar vervoer betekent voor ruimtelijke ordening? Volgens de vervoerseconomen moeten de mensen opnieuw gaan wonen waar ze werken. Op die manier wordt bewoningsverspreiding gedeeltelijk vermeden. Indien ze gelijk hebben, is gratis openbaar vervoer een vloek en helemaal geen stimulans om in die richting te evolueren.

Mijnheer de minister, misschien stel ik naïeve vragen, maar ik zou toch graag antwoorden krijgen, al zijn het naïeve antwoorden. Ondanks de grote poeha die in Hasselt werd vertoond, hebben andere steden het voorbeeld van Hasselt niet gevolgd. Hoe komt dat? Als gratis vervoer het aards paradijs is – we gunnen de Hasselaren dat van harte – waarom volgen andere gemeenten dan niet?

Ik wil ook een verklaring voor de enorme terughoudendheid van de directeur-generaal van De Lijn over uw voorstellen. Is hij misschien zo terughoudend omdat een eerste berekening leert dat voor dit aanbod 10 miljard frank extra investeringen nodig zijn op een totaal budget van 14 miljard frank? Uit een studie van De Lijn blijkt bovendien dat er zelfs 20 miljard frank extra middelen nodig zijn als ook de extra lijnen worden berekend. De Lijn beschikt echter maar over een budget van 14 miljard frank. Waarom is de directeur-generaal zo terughoudend, en waar komt uw voortvarendheid vandaan om te doen alsof uw voorstellen realiseerbaar zijn?

Gabriels

Mijnheer de minister, eminente CVP-leden van de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Openbare werken, waarvan ik voorzitter ben, hebben al ettelijke malen geklaagd over de ontoereikendheid van de kredieten voor het wegenonderhoud. Wanneer men dan in de mogelijkheid voorziet om wat soelaas te brengen in die toestand, wordt dat meteen afgeroomd en naar een andere doelstelling afgeleid. Na al die discussies van de voorbije maanden en jaren lijkt dit me alleszins verbazingwekkend.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Gabriels, mag ik uit de teneur van uw opmerking van daarnet begrijpen dat u wegenonderhoud verkiest boven aanleg en herstel van fietspaden ? Mag ik besluiten dat u niet wenst dat er ook maar een frank van het ene naar het ander gaat ?

De heer Jaak Gabriels : Dat is heel goed geprobeerd, mijnheer Tobback, maar het is een beetje flauw. Net als andere fracties pleit de VLD immers al jaren voor meer middelen voor infrastructuur, precies ook om meer ruimte te bieden voor het onderhoud van fietspaden. Maar zolang we in Vlaanderen menen dat we dit geld moeten halen uit het voor deze post toegemeten budget, zullen we geen oplossing bieden voor de problemen waarop de commissie waarvan u de voorzitter bent een antwoord zoekt. Als er geen infrastructurele input komt voor wat zich nu aandient, gaan we het mobiliteitsprobleem niet oplossen. Dan is het gewoon holle retoriek. (*Applaus bij het VB en de VLD*)

De heer Joachim Coens : Het zou verkeerd zijn om beide elementen voor te stellen als tegengesteld aan elkaar. Zo blijkt immers uit recente krantenberichten dat er in Gent een vijftal brokken beton van een brug zijn gevallen en op een fietspad zijn terechtgekomen .

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, ik wil zeggen dat ik het niet ben die de koppeling heeft gemaakt tussen wegen en fietspaden. De heer Gabriels heeft dat gedaan. Ik ga er alleen op in en vraag om verduidelijking. Ik heb die nog steeds niet gekregen, mijnheer Gabriels. Ik ben het met u eens als u zegt dat er in infrastructuur moet worden geïnvesteerd als we het mobiliteitsprobleem willen oplossen. Maar fietspaden maken ook deel uit van de infrastructuur, zij het voor een andere categorie weggebruikers. Ik blijf dus bij mijn vraag, mijnheer Gabriels : als u moet kiezen tussen de

beide, moet ik dan uit uw betoog van daarnet afleiden dat u kiest voor de wegen ?

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Tobback, u wil ons heel graag doen kiezen tussen de pest en de cholera. Wij maken die keuze niet. Veel eerder dan u hebben we hier, ook naar aanleiding van de vorige begrotingsbesprekingen van Openbare Werken, gepleit voor het verhogen van de kredieten, opdat beide elementen zouden kunnen worden gerealiseerd. We hebben dit vorig jaar nog gedaan. We willen immers niet dat men binnen de kredieten het ene realiseert ten koste van het andere. Dat is immers geen politiek die Vlaanderen op termijn ten goede komt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben het eens met de laatste stelling van de heer Gabriels. Ik meen dat we aanzienlijk moeten investeren in onderhoud en nieuwe fietspaden, maar ook in het onderhoud van wegen. Mijn fractie heeft dat laatste steeds gesteund. Tijdens het debat over nieuwe infrastructuurinvesteringen zullen fundamentele vragen moeten worden gesteld. Ik stel vast dat de kranten vandaag vol staan met berichten over nieuwe autosnelwegen. Ik zou echter eerst het debat willen voeren, zoals ik dat in de Commissie Mobiliteit heb gedaan, over de tien miljard frank die nodig is voor de verbreding van het Albertkanaal, en over de miljarden die nog moeten worden uitgegeven voor de milieuvriendelijke inbedding van spoorwegtrajecten. Pas dan kan men bekijken of er nog geld over is om al die mooie autosnelwegen waarvan sprake is aan te leggen. Dat is een discussie die werd aangesneden door minister Van Rompuy.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, er bestaat binnen de meerderheid een fundamentele verdeeldheid. Wij hebben misschien wat naïeve vragen gesteld, maar ik hoop alleszins dat de minister deze zal beantwoorden. Want de tijd is voorbij dat men geloofwaardigheid kan verwerven bij de burgers met alleen holle frasen. Dit moet door het beleid worden geruggensteund met feiten en daden. Alleen leuzen en slogans naar voren schuiven is geen beleid. Hou dus op met die tierlantijnen en voer een beleid : een beleid dat kan en zal worden beoordeeld op de feiten en niet op woorden en holle slogans. (*Applaus bij de VLD*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Collega's, de kersverse minister vice-president van de Vlaamse regering is er in zijn prille ministeriële

Tobback

carrière al in geslaagd het hele debat over openbaar vervoer als het ware te 'transporteren' van Hasselt naar het Vlaamse niveau. Daar zijn we hem uiteraard zeer dankbaar voor.

Als u de verslagen en de Handelingen van de voorbije jaren erop naleest, zult u merken dat we zowel in de plenaire als in de commissievergaderingen bij besprekingen over verkeer en mobiliteit vaak meer aandacht hebben besteed aan de treinen van de NMBS dan aan de bussen van De Lijn. Deze laatste hebben we de voorbije jaren schromelijk verwaarloosd : misschien niet zozeer in middelen, maar toch zeker in aandacht. *(Opmerkingen van de heer André Denys)(Rumoer)*

Mijnheer Denys, ik heb het over dit parlement. We hebben ons al te vaak beziggehouden met het uiten van kritiek op de NMBS, in plaats van te discussiëren over de werking van De Lijn.

De heer André Denys : Als men het vroegere beleid van minister Baldewijns aanvalt, vind ik dat hij het recht heeft om hier aanwezig te zijn zodat hij zich kan verdedigen. *(Gelach)(Applaus bij de VLD en het VB)*

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Denys, ik hoop echt dat u niet van plan bent om dit debat te doen ontaarden in een moppenbarak. Als we in het nabije verleden meer aandacht hebben besteed aan de NMBS dan aan De Lijn, dan is dat deels ook uw verantwoordelijkheid.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer Tobback, u beweert dat we geen aandacht hebben besteed aan de infrastructuur en aan De Lijn. Ik wil toch even verwijzen naar de begrotingsbesprekingen. De VLD heeft tijdens die besprekingen voorgesteld om het budget voor infrastructuur – dus ook voor wegen, fietspaden en voor De Lijn – te verhogen. Ter compensatie daarvoor hebben we ook voorgesteld om het bedrag voor de expansiewetgeving van minister Van Rompuy te verminderen. Men heeft dat voorstel toen verworpen.

Ik zou minister Van Rompuy graag een vraag stellen.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, als de heer Denys vragen wil stellen aan een minis-

ter, dan moet hij dat doen tijdens de spreektijd van zijn fractie in plaats van de mijne daarvoor te gebruiken.

De voorzitter : Mijnheer Denys, ik stel voor dat we opnieuw het woord geven aan de heer Tobback. *(Opmerking van de heer André Denys)*

De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Minister Stevaert heeft natuurlijk meer gedaan dan de discussie opnieuw in de richting van De Lijn te leiden. Ik blijf erbij dat we daar vandaag al meer over hebben gezegd dan in de loop van de voorbije jaren. *(Protest bij de VLD)*

De heer André Denys : Hoeveel keer heeft minister Stevaert vroeger als toenmalig lid van de commissie voor Ruimtelijke Ordening het woord gevoerd in deze materie ? Hoeveel keer was hij nog maar aanwezig in die commissie ?

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Denys, u discussieert op een bijzonder laag niveau. Ik zie niet in waarom ik me moet verantwoorden voor het aantal keren dat iemand anders in dit parlement een pleidooi hield. Als u wilt discussiëren, doe het dan met de persoon zelf tijdens uw spreektijd en niet tijdens die van mij.

De voorzitter : Dit is een opmerking die niets met het debat heeft te maken.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Tobback, nu moet u me eens zeggen hoe vaak we De Lijn al hebben uitgenodigd in de commissie. Het gaat niet zomaar op te zeggen dat hier nooit wordt gesproken over De Lijn. Integendeel, De Lijn krijgt hier veel aandacht.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Beysen, u verdraait mijn woorden. Voor elk bezoek van De Lijn is er ook een bezoek van de NMBS geweest. Ik verwijs alleen naar de hoorzitting van vorige week.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik wil de spreektijd van de heer Tobback niet inkorten. Ik nam zelf het initiatief om een hoorzitting te vragen rond het beheerscontract met De Lijn. Dat was toen nodig. Samen met de heer Coens nam ik ook het initiatief om een hoorzitting te vragen over de NMBS. Dit was ook nodig. En wanneer we vaststellen dat de

Malcorps

NMBS nog steeds te kampen heeft met defecten en vertragingen, blijf ik ervan overtuigd dat zowel over De Lijn als over de NMBS een hoorzitting moet worden gehouden op Vlaams niveau. Ik ben geen voorstander van regionalisering maar de contacten en de contracten met de NMBS moeten worden onderworpen aan een serieus beleid.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, De Lijn heeft een budget van 14 miljard frank, betaald door de Vlaamse gemeenschap. De spoorwegen krijgen omgerekend een bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap van ongeveer 60 miljard frank. In het totaal krijgt de NMBS van België 80 miljard frank. Als we over goed openbaar vervoer spreken dan moeten zowel De Lijn als de NMBS daarbij worden betrokken.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, ik wil reageren op de inleiding van de heer Tobback waarin hij zegt dat de minister het probleem van het openbaar vervoer van Hasselt of het debat erover heeft kunnen verplaatsen naar het Vlaams Parlement. Dat hoopte ik.

Wat het bussenplan van Hasselt betreft, ben ik goed ingelicht. Dat is een globaal plan in verband met de kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het aanbod. Daarbij werd het gratis vervoer als laatste element naar voren geschoven om de mensen aan te zetten het openbaar vervoer te gebruiken.

Toen ik via het nieuws hoorde dat er een idee leefde om gratis openbaar vervoer aan te bieden aan kinderen jonger dan twaalf jaar ben ik op zoek gegaan naar het globaal plan. Ik heb dat echter nog niet gevonden. Ik heb er geen probleem mee dat kinderen gratis mogen rijden maar ik heb er wel een probleem mee niet te weten in welk globaal kader dit moet worden geplaatst.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : U hebt gelijk, mijnheer Sannen. Als u me had laten uitspreken, dan was ik op dat punt gekomen. Niemand in dit halfrond kan iets hebben tegen het gratis openbaar vervoer voor de kinderen onder de twaalf jaar, rekening houdend met verkeersveiligheid, kindvriendelijkheid en basismobiliteit.

Het klopt dat hiermee niet het volledige mobiliteitsprobleem in Vlaanderen kan worden opgelost. Dat is in Hasselt ook niet gebeurd. Daarom ben ik blij dat de discussie over De Lijn vandaag veel kernachtiger aan bod komt. Ik hoorde vandaag al heel wat argumenten tegen het gratis openbaar vervoer die me eigenlijk als muziek in de oren klinken en die ik de afgelopen jaren veel minder heb gehoord.

Iedereen die vandaag een pleidooi hield, pleit niet alleen voor gratis openbaar vervoer maar ook voor de uitbreiding van het aanbod. Uiteraard steunen we dat. Tot op heden hebben we die vraag echter nooit zo luid en duidelijk en op eensgezinde wijze horen stellen in het parlement. Ik ben blij dat dit initiatief hiertoe heeft geleid.

Ik ben het ermee eens dat er ruime budgetten nodig zullen zijn voor de uitbreiding van het aanbod van het openbaar vervoer, en we zullen die moeten zoeken. De minister van Economie zegt dat er in de komende regeerperiode minstens 30 miljard frank beschikbaar zal zijn voor infrastructuurwerken. Ik hoop dat we erin zullen slagen een vergelijkbaar bedrag te vinden voor een verregaande uitbreiding van het aanbod van bussen. Laat er ons naar zoeken in aansluiting met de fameuze basismobiliteit. (*Opmerkingen van de heer Jaak Gabriels*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik maak een vergelijking. De federale regering maakt nu al plannen voor na de verkiezingen. De heer Tobback doet dat hier nu ook. De fractieleider van de CVP viel minister Baldewijns vorig jaar ter gelegenheid van de septemberverklaring frontaal aan omdat die onvoldoende kredieten had om op te treden waar nodig. Minister Demeester floot de fractieleider van de CVP toen terug. De heer Tobback zegt nu dat men in gebreke is gebleven, maar dat men het in de toekomst na de verkiezingen zal oplossen.

Mijnheer Tobback, meent u als jong parlementslid dat dit een normale en correcte manier is om aan politiek te doen ? De meerderheidspartijen raken het onderling niet eens over zaken waarover in het parlement al een akkoord bestaat en resoluties werden goedgekeurd. Het stoort me dat een jong en talentvol parlementslid dan nog kan zeggen dat ze het zullen oplossen in de toekomst, na de verkiezingen. Dat is niet ernstig. (*Rumoer*)

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, ik wil graag even op dit thema doorgaan. Ik heb het voorbeeld van Hasselt aangehaald. De heer Tobback heeft daarbij duidelijk gezegd dat het gratis openbaar vervoer daar een afgeleide was van een kwalitatief beter en groter aanbod.

Nu zegt hij dat het gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar wordt aangeboden, maar dat er geen kredieten zijn voor het grotere aanbod. Ook in de toespraak van de minister-president heb ik geen enkele aanwijzing gevonden dat er in de volgende begroting bijkomende kredieten zullen zijn om het aanbod te verbeteren. Toch is men al bezig met het afgeleide aspect, namelijk het gratis openbaar vervoer tot twaalf jaar. Dat is de wereld op zijn kop.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Sannen, dit voorstel blijft beperkt tot een specifieke groep, zodat de benodigde middelen ook relatief beperkt zullen zijn.

Er is vandaag nogal wat discussie geweest over het feit dat men de kosten zou doorschuiven naar een lager niveau. Als we deze discussie willen aangaan, moeten we volledig zijn en ons afvragen waarom we nog aan gemeenten vragen – of zelfs maar toelaten – om wegen aan te leggen met hun eigen budget. Is dat dan geen doorschuiven van de kosten? Mogen we de kosten voor wegen wel doorschuiven en die voor openbaar vervoer niet? (*Gelach*)

We vragen aan de gemeenten om een stuk van hun eigen rioleringen te betalen als onderdeel van een door Vlaanderen opgelegd plan. Is dat niet dezelfde discussie? Het gaat hier om een vrijwillige regeling die de gemeenten wordt aangeboden. Ze worden door niemand verplicht om daarop in te gaan. Ze zullen er met hun kiezers een dialoog over moeten voeren. Dat is een perfect democratische manier van werken.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : We moeten het debat ernstig houden. Ik spreek niet over dit jaar maar over de volgende zittingsperiode. Als we de verzuchtingen van minister Stevaert en minister Van Rompuy samenvoegen, zal daarin 30 miljard frank meer moeten worden uitgetrokken voor het departement Infrastructuur. Dat heb ik tenminste gelezen.

30 miljard frank betekent een jaarlijkse stijging van 10 procent ten aanzien van vandaag. In de voorbije vier jaar is het budget van dit departement nochtans nauwelijks gestegen. U weet dat minister Demeester zei : 'Ik wil wel, maar ik kan niet.' Ik zou van minister Stevaert en minister Van Rompuy een verklaring willen hoe men nu plots in de komende kabinetsperiode 10 procent per jaar aan deze begrotingsposten wil toevoegen. Dat is de kern van het debat.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik noteer dat de heer Tobback ervoor is gewonnen om de factuur gedeeltelijk door te schuiven naar de gemeenten. Uit de analyse van een aantal bestaande experimenten blijkt echter dat vele gemeenten en steden, onder meer de thuisbasis van minister Stevaert, het grootste aandeel van het gratis busvervoer niet zelf betalen maar uit de begroting van het Vlaams Gewest halen. Nog een groot aantal gemeenten wil eveneens participeren in een aantal initiatieven, maar als ze de dossiers indienen, blijken er onvoldoende middelen voorhanden. Mijnheer Tobback, u zegt dat iedereen in het parlement akkoord is om het aanbod te vergroten, maar ik denk dat er geen meerderheid is om alles gratis aan te bieden.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Mijnheer Denys, inzake wetenschapsbeleid voeren we nu een inhaaloperatie uit. Bij de begrotingsbesprekingen discussiëren we over de vrije beleidsruimte, waarbij elk jaar in 2 miljard frank extra is voorzien voor wetenschapsbeleid. Door daaraan vier jaar lang elk jaar 2 miljard frank meer uit te geven, komt men tot ongeveer 20 miljard frank extra voor wetenschapsbeleid over de hele periode, wat ons op het Europees niveau moet brengen. Deze keuze is gemaakt bij het begin van de kabinetsperiode. Ik heb inderdaad net als minister Demeester een en ander gezegd over de komende regering, en we zijn ook vrij om dat te doen. De heer Beysen heeft geen 30 maar wel 150 miljard frank vooropgesteld, over een periode van tien jaar. Dat is nog altijd het dubbele van mijn voorstel. Zijn voorstel komt neer op 15 miljard frank per jaar, wat over vijf jaar in 75 miljard frank resulteert. Ik spreek over slechts 30 miljard frank.

Ikzelf heb een voorstel, maar er moeten eerst verkiezingen komen en een nieuwe regering. (*Opmerkingen van de heer Paul van Grembergen*) Mijn-

Van Rompuy

heer Van Grembergen, ik heb begrepen wat u wilt. Dat heb ik gisteren in De Standaard gelezen.

In een volgende regeringstermijn zouden we eenzelfde operatie moeten kunnen doorvoeren voor de infrastructuur als we in deze periode voor het wetenschapsbeleid hebben verricht. Het budget bedraagt 40 miljard frank. Elk jaar zouden we 2 miljard frank in de vrije beleidsruimte kunnen uittrekken gedurende vijf jaar. Dan moet worden besproken hoe dat geld precies wordt aangewend binnen het pakket voor infrastructuur, bijvoorbeeld voor openbaar vervoer.

Het is absurd niets te doen voor het openbaar vervoer en alles voor de wegen, of om niets te doen voor de binnenvaart en alles voor de havens. Er moet een algemeen project zijn over een aantal jaren. In de commissie voor Mobiliteit moeten we nagaan hoe we in de volgende jaren de zeer reële achterstand kunnen inhalen. Bijvoorbeeld ten opzichte van Nederland is de achterstand groot, want daar wordt aan infrastructuur het dubbele besteed. Dat is de discussie die moet worden gevoerd.

De heer André Denys : De minister verwijst naar de vrije beleidsruimte die er is geweest en die men heeft gebruikt voor wetenschapsbeleid. Mag ik erop wijzen dat die vrijheid ophoudt omdat de financieringswet vanaf het jaar 2000 niet meer in die beleidsruimte voorziet.

De voorzitter : Collega's, ik heb er niets op tegen dat er af toe onderbrekingen zijn. Het is evenwel onmogelijk een zinnig debat te houden als iedereen het woord neemt als dat hem of haar goed uitkomt. Vanaf nu verleen ik enkel nog het woord aan degene die het woord vraagt en zich bij het onderwerp van het debat houdt.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, als de minister mij citeert, dan moet dit wel gebeuren in de juiste context. Een en ander vond namelijk in augustus plaats, in het licht van de afspraak die in het kader van de staatsvorming werd gemaakt om de verkeersbelastingstorno's ten goede van de gewesten te laten komen. Dit is evenwel nog steeds niet het geval. Daarom heb ik gezegd dat deze afspraak in de toekomst wel zou moeten worden nageleefd, wat dus zou betekenen dat heel wat miljarden zouden vrijkomen die onder meer zou-

den kunnen worden gebruikt voor infrastructuurinvesteringen.

De voorzitter : De heer Kenzeler heeft het woord.

De heer André Kenzeler : Ik zou de heer Decaluwé toch eens in Hasselt willen uitnodigen opdat hij kan zien hoe het systeem precies werkt. Hij heeft immers gezegd dat wij de rekening moeten betalen, maar dat is volkomen onjuist. (*Opmerking van de heer Carl Decaluwé*)

Eerst en vooral werd daar een verkeersplan goedgekeurd en naderhand heeft men berekend hoeveel die tickets kosten. Het staat Hasselt – net als elke andere gemeente – vrij om die te betalen.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : De dekkingsgraad is 12 percent ; de volle 88 percent moet hier, vanuit de Vlaamse begroting, worden vastgelegd.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Dat gebeurt voor elke gemeente, mijnheer Decaluwé.

Ik kom dan nu terug op De Lijn en op het aanbod. Ik ben bijzonder verheugd hier zo een grote eensgezindheid met betrekking tot dat aanbod vast te stellen. Ik zal dan ook in de komende weken en maanden concrete voorstellen doen.

Laat ons dit aanbod daadwerkelijk uitbreiden en zo kleur bekennen. Dit moet uitmonden in een decreet op de basismobiliteit met een brede uitbreiding, dat bovendien in de nodige middelen voorziet zoals ook door de heer Geysels werd gevraagd.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Tobback, het lijkt mij niet ernstig om na meer dan drie jaar regeringsdeelname voor te stellen om opnieuw vanaf nul te vertrekken. Betekent dat dat wij die drie jaar dan zomaar moeten vergeten ?

De heer Bruno Tobback : Excuseer mij voor mijn woorden, maar nu verkoopt u werkelijk flauwekul ! Net alsof een voorstel voor de toekomst moet worden gelijkgeschakeld met een afkeuring van het beleid uit het verleden ! Het is niet omdat men drie of zelfs tien jaar in de regering heeft gezeten, dat men geen nieuwe voorstellen

Tobback

meer zou mogen lanceren of formuleren met het oog op de toekomst.

Ik sta volledig achter wat in de voorbije drie jaar werd verwezenlijkt. Ik denk met name aan de mobiliteitsconvenants die een noodzakelijke stap betekenden in de richting van de basismobiliteit en die het idee van het gratis openbaar vervoer op vele plaatsen in Vlaanderen hebben gelanceerd en zelfs waargemaakt. Als politicus en als lid van dit parlement behoud ik mij dan ook het recht voor publiekelijk te verklaren wat ik daar met het oog op de toekomst nog aan wens toe te voegen.

Daaruit afleiden dat elk nieuw initiatief of voorstel een afkeuring van het verleden inhoudt, is werkelijk nonsens.

De voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer Jos Geysels : Mijnheer de voorzitter, de heer Tobback heeft verklaard dat zijn fractie bereid is om volgende week te accelereren en om de budgettaire gevolgen in te calculeren.

Mijnheer Tobback, betekent dit dat uw fractie hiervoor in de nodige middelen wil voorzien in de begroting voor 1999, die binnenkort zal worden besproken ? Dit is een korte, maar heel belangrijke vraag.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Geysels, u weet evengoed als ik dat de begroting reeds in grote lijnen is opgesteld. (*Rumoer*)

Ik heb geen enkele moeite met nieuwe initiatieven, maar voor het mobiliteitsdebat moeten we eerst afwachten wat het begrip 'basismobiliteit' zal betekenen. De inhoud ervan moet eerst worden bepaald in een decreet. Ik zal er geen enkele moeite mee hebben om daarna meer dan een beetje boter bij de vis te doen tijdens deze of de volgende begrotingsronde.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik ben het met de heer Tobback eens dat we consequent moeten redeneren. De heer Tobback heeft gelijk : de begroting is klaar. De VLD-fractie heeft vorig jaar amendementen ingediend die in overeenstemming waren met de visie van de ministers Stevaert en Van Rompuy, en van de CVP-fractie. We zullen dezelfde amendementen

opnieuw indienen. Kan de heer Tobback vandaag verklaren dat de SP-fractie ons daarin zal steunen en zo tegemoet zal komen aan de wensen van eenieder in dit parlement ?

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Vermeiren, dit is goed mogelijk als uw voorstellen beantwoorden aan het principe van de basismobiliteit, en als uw fractie stemt voor het decreet en alles wat eraan verbonden is.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer Tobback, we kunnen toch niet blijven praten over de toekomst zonder echt iets te ondernemen ?

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Vermeiren, mijnheer Geysels, dit jaar wordt, net als de voorbije jaren, voorzien in een toename van middelen voor de mobiliteitsconvenants. We zouden een nog grotere toename verkiezen, maar we moeten elke verhoging van de middelen aan de noden van de begroting aanpassen.

Mijnheer Gabriels, we zijn bereid om meer dan nu voorrang te geven aan investeringen in het openbaar vervoer. Als we meer geld aanwenden voor infrastructuur, dan moet een deel ervan worden besteed aan infrastructuur voor een beter openbaar vervoer, zoals vrije busstroken, en voor fietspaden. Op dat punt ben ik het met minister Van Rompuy eens.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer Tobback, de prijzen van De Lijn werden in februari verhoogd. Op dat ogenblik was het openbaar vervoer in Hasselt reeds gratis, maar toch werd de prijs in de rest van Vlaanderen opgedreven. De Vlaamse regering heeft deze maatregel in november 1997 goedgekeurd. De heer Malcorps en ik hebben toen via een amendement bij de begroting aan het parlement gevraagd om die prijsverhoging te compenseren. De kostprijs daarvoor bedroeg 12 miljoen frank. Onze fractie was de enige die voor het amendement heeft gestemd. Stel nu dat De Lijn volgend jaar opnieuw een prijsverhoging voorstelt die de Vlaamse regering goedkeurt. Bent u bereid om ons dan te steunen als we opnieuw een gelijkaardig amendement indienen ?

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn collega's vragen om hun vragen aan de minister te richten. Omdat een aantal verklaringen van de regeringsleden in tegenspraak zouden kun-

Sauwens

nen zijn met elkaar, vragen we om verduidelijking. Ik popel van verlangen naar het moment dat de regering ons alles uit de doeken doet.

De heer Bruno Tobback : Collega's, de heer Doomst of de heer Gabriels heeft gezegd dat het gratis openbaar vervoer een plezant verkoopargument is. Ik denk dat we ook maar eens consequent moeten zijn. De Vlaamse Vervoersmaatschappij, het openbaar vervoer in Vlaanderen, is bij uitstek ons product. Als we ons product verkocht willen krijgen, dan zullen we dat als goede verkopers moeten doen. Dan zullen we dat moeten doen door ons product, het aanbod en al wat erbij hoort te verbeteren. Dan zullen we ons moeten richten tot specifieke groepen van klanten zoals de kinderen onder de twaalf jaar. Voor de kinderen boven de twaalf jaar kunnen we perfect andere voorstellen lanceren. (*Rumoer*)

Ik doe er slechts één : we kunnen kinderen boven de twaalf jaar, die een schoolabonnement hebben, toelaten om dat ene abonnement van Gent te gebruiken in Leuven, in Mechelen, – in Hasselt zal dit niet nodig zijn – of waar dan ook. Dit kost in wezen aan infrastructuur weinig. Dit kost De Lijn aan inkomsten waarschijnlijk niet zoveel. Dit is op dit moment perfect realiseerbaar, en we spreken op die manier een nieuwe groep klanten aan. (*Rumoer*)

Laat ons dus inderdaad ons product, die Vlaamse Vervoersmaatschappij, aan de man brengen. Als we hier in dit parlement en in al onze programma's zeggen dat een stuk van de groei van de automobilitéit moet worden opgevangen in – naast een aantal andere middelen – het openbaar vervoer, zullen we dat openbaar vervoer een aantal verkoopargumenten moeten meegeven. We kennen allemaal tien redenen waarom iemand die vandaag met de wagen rijdt, de bus niet neemt. Het is wat moeilijker, men zit wat vast aan tijdsregelingen, men moet soms wat verder van huis gaan, enzovoort. Er zijn dus nadelen. Het gratis maken en het uitbreiden van het aanbod zijn allemaal ideeën om die nadelen te verminderen. Het zijn – om een term te gebruiken die in dit en andere parlementen in dit land wel eens meer wordt gebruikt – allemaal methodes om de lat tussen het openbaar vervoer en de auto een beetje meer gelijk te leggen.

Misschien zou het wel een goed idee zijn – en als het van mij afhangt is het een absolute noodzaak – om die lat gelijk te leggen. Dat is mijns inziens de enige manier om onze eigen doelstellingen waar te

maken om de groei van de mobiliteit in andere modi dan de auto op te vangen. Laat ons dus consequent zijn, en laat ons niet discussiëren over het gratis maken van het openbaar vervoer of het vergroten van het aanbod of nog iets anders. Laat ons echter discussiëren over de manier waarop we deze aspecten met elkaar kunnen verzoenen en laat ons daarbij niet vergeten, als verkopers van ons product, dat de eerste beslisser de klant zal zijn.

Iedereen hier die er verstand van heeft, zegt ons dat als we het openbaar vervoer gratis maken – wat misschien niet de eerste bezorgdheid van de mensen is – we ons aanbod drie tot vijf keer moeten uitbreiden. Ik stel vast dat de klanten daar om vragen. Laat ons dus, in plaats van redenen te zoeken om het hun niet te geven, middelen zoeken om het hun wel te geven. (*Applaus bij de SP*)

MOTIE VAN ORDE**Voorstel tot wijziging van de agenda van een commissievergadering**

De voorzitter : Bij toepassing van artikel 46 van ons Reglement heeft de heer Gabriels bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, om vier uur was er een vergadering gepland van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. De commissieleden zijn uiteraard nauw betrokken bij de discussie die hier wordt gevoerd. Ik zou willen voorstellen om deze commissievergadering veertien dagen te verdagen, want wij zullen er vandaag niet meer toe komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT (*Voortzetting*)**Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de voortzetting van het actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar.

Voorzitter

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, ik voel mij om een drietal redenen niet erg op mijn gemak in dit debat.

Ten eerste ben ik zelf vanmorgen met het openbaar vervoer naar hier gekomen. Ik heb de bus, de trein en de metro genomen en ik heb dit gratis gedaan. De meeste collega's hier hebben gratis gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Dat is een eerste reden waarom ik mij niet op mijn gemak voel.

Een tweede reden is het feit dat wij vandaag kostbare tijd besteden aan een actualiteitsdebat over het gratis openbaar vervoer voor jongeren onder de twaalf jaar. Dit is een actueel en een belangrijk probleem, maar ik vraag me af of er in Vlaanderen geen belangrijkere problemen zijn om vandaag te behandelen.

Ten derde voel ik mij niet op mijn gemak omdat ik in dit debat word geconfronteerd met een minister die over alle dossiers van zijn kabinet studies moet maken. Ik word geconfronteerd met een minister die studeert, studeert en nog eens studeert, behalve in dit concrete dossier. Ik kan me dus niet van de indruk ontdoen dat dit debat bedoeld is om aan het aankomende boegbeeld van de SP een grotere sokkel te verlenen. Mijn fractie is niet van plan die logica te volgen, maar wel de redenering van de CVP. We zullen over gratis openbaar vervoer voor alle leeftijdscategorieën en over de mobiliteit in het algemeen ten gronde debatteren in het forum dat daarvoor speciaal is opgericht, namelijk de Commissie Mobiliteit. Deze wordt trouwens voorzeten door een partijgenoot van de minister.

Vandaag beperk ik me heel bewust tot drie vragen. Hoeveel zal het gratis openbaar vervoer voor jongeren tot twaalf jaar kosten ? U beschikt dit jaar over 3,5 miljard frank meer dan uw voorganger. Zal dit bedrag integraal aan dit plan worden besteed ? Uw stunt beperkt zich tot jongeren tot twaalf jaar. Zijn de twaalf- tot achttienjarigen ook geen vragende partij ? Zal u ook voor hen maatregelen treffen ? Hebt u gedacht aan de veiligheid van de jongeren tot twaalf jaar ? Zult u maatregelen treffen om de veiligheid aan de bushaltes en schoolpoorten te verhogen ?

MOTIE VAN ORDE**Voorstel tot wijziging van de agenda van een commissievergadering**

De voorzitter : Bij toepassing van artikel 46 van het Reglement heeft mevrouw Dillen bij motie van orde het woord gevraagd.

Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mijnheer de voorzitter, ik stel de vergadering van de commissie voor Mediabeleid twee weken uit, omdat de minister hier aanwezig is.

De heer Gilbert Vanleenhove : Voor alle duidelijkheid : de commissie voor Onderwijs zal gewoon doorgaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT (*Voortzetting*)**Actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de voortzetting van het actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens (*Op de tribune*) : Ik wil enkele bedenkingen formuleren over de procedure. De heren Tobback en Coens hebben aan het begin van de vergadering grote pogingen gedaan om dit debat te beperken tot datgene wat eerst was aangekondigd in het Bureau. Dit verwondert me van jonge parlementsleden. Een parlement moet alert en snel reageren op een aantal ontwikkelingen.

We hebben heel wat krantenknipsels geraadpleegd om ons op dit debat voor te bereiden. Ik vraag aan de ministers of zij in de komende dagen een beleidsbrief aan ons zullen voorleggen, waardoor we op basis van degelijke stukken op een normale manier kunnen debatteren over zo een complexe materie als mobiliteit. Dit kan niet in enkele minuten.

Sauwens

Ik wil ook niet wachten tot de Commissie Mobiliteit de werkzaamheden heeft beëindigd. Naar aanleiding van de begroting voor 1999 moeten we een algemeen beeld krijgen van wat deze regering op korte termijn wil doen om de grote verkeers- en mobiliteitsproblemen in Vlaanderen op te lossen.

Vandaag investeert Vlaanderen veel te weinig in infrastructuur, in openbaar domein en in de algemene taak die ons is opgedragen. Inzake mobiliteit zijn er geen drukingsgroepen actief, zoals wel het geval is in de onderwijssector, de welzijnssector, enzovoort. In Vlaanderen worden de middelen voor gewestmateries in grote mate mee gebruikt voor gemeenschapsbevoegdheden. Dat is op termijn geen goede zaak.

Ik wil even teruggaan in de tijd. In de jaren tachtig raakte het openbaar vervoer helemaal in het verdomhoekje. Het kreeg jaar na jaar een lagere dotatie, het aanbod daalde, zowel bij De Lijn als bij de NMBS, en het aantal reizigers zakte navenant. In diezelfde periode nam het aantal verkeersongevallen drastisch toe, tot de gewesten op 16 januari 1989 zelf bevoegd werden voor Openbare Werken en Vervoer. De investeringskredieten voor infrastructuurwerken bereikten in 1988 een historisch dieptepunt. De overheveling van die bevoegdheid naar de gewesten was voor de Belgische overheid de grootste besparing aller tijden.

Vandaag staan het openbaar vervoer en de fietspaden in het middelpunt van de belangstelling. De Volksunie staat daar achter en wil dit in praktijk gerealiseerd zien. We willen dat doen bij de begrotingsbespreking en niet zo vrijblijvend als vandaag.

Naast Hasselt proberen nog andere steden projecten uit. In Brugge heeft men, dankzij een algemene aanpak en een goede samenwerking tussen het stadsbestuur en De Lijn, zeer positieve resultaten bereikt. In tientallen andere Vlaamse steden groeien eveneens initiatieven. Het is een goede zaak dat de bevoegde minister deze wil steunen.

Ik heb wel enkele vragen, mijnheer de minister. In hoeverre gelooft u dat gratis openbaar vervoer werkelijk een verdienste is? Niets is gratis, de mensen zullen uiteindelijk toch moeten opdraaien voor de onkosten, via zwaardere belastingen of via gemeentelijke heffingen. Vormt gratis openbaar vervoer de kern van het mobiliteitsdebat? De discussie over de diensten van de Vlaamse overheid aan de bevolking gaat over solidariteit en de herverdeling van middelen. Dat hoort eigenlijk thuis

in de sfeer van de sociale zekerheid. Het is niet nodig bij elk aanbod uitzonderingen te maken en de solidariteit zelf te organiseren. Dit werkt contra-productief.

Enkele dagen geleden vond in de Schelp een symposium plaats georganiseerd door Comimo. Ik citeer een Nederlandse verkeersspecialist, verbonden aan het Centrum voor Energiebesparing. 'Mobiliteit is bij ons veel te goedkoop. De kost van het wegverkeer in Europa zou het dubbele moeten zijn van wat het nu is.' Hij had het niet alleen over goederentransport, maar ook over personenverkeer. Meer en meer vervoersspecialisten pleiten voor het doorrekenen van de reële kostprijs, en dus ook voor de verwerking van de externe factoren, in het kostenplaatje.

U hebt vroeger vaak gezegd dat er meer mobiliteit moet zijn. De ideale mobiliteit is de nabijheid: wanneer mensen dicht bij hun werk of school wonen, daalt de mobiliteitsbehoefte. Minister Baldewijns heeft duidelijk de kernversterking gepromoot, waardoor de verschillende functies dicht bij elkaar zouden liggen. Dat betekent minder mobiliteit, minder CO₂-uitstoot, minder onkosten en minder hinder.

Uit de hoorzittingen is gebleken dat we in de commissie voor Mobiliteit moeten nagaan wat op halflange termijn de prijs zal zijn om in Vlaanderen mobiliteit aan te bieden. Uiteraard moet dit in overleg gebeuren met de buurlanden en Europa.

Sommigen stellen dat de mobiliteit te goedkoop is. Mijnheer de minister, ik zou graag uit uw beleidsbrief vernemen hoe u de kosten inschat. De Nederlandse specialist beweert dat de kostprijs niet bepalend is om openbaar vervoer te verkiezen boven de auto. De verantwoordelijke van De Lijn verwijst naar een studie over het experiment in Hasselt. Daaruit blijkt dat de mobiliteit is toegenomen met 33 percent. Men is dus mobieler. Voetgangers en fietsers nemen veel vaker het openbaar vervoer. De verantwoordelijke zegt dat de automobilisten minister Stevaert toejuichen vanuit hun auto.

Mijnheer de minister, bestaan er intussen studies waarin de experimenten van de Vlaamse overheid en de gemeenten worden geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de resultaten daarvan? Dit is geen debat over slogans. We spreken hier over zaken die veel kosten en waarbij veel mensen zijn betrokken. In welke mate is het gratis vervoer een pluspunt? Hoe kan dit worden veralgemeend en aan welke financiële voorwaarden?

Sauwens

Mijnheer de minister, wat hebt u eigenlijk beslist ? Is er een regeringsbeslissing ? Wordt het moederconvenant gewijzigd ? Biedt men de gemeenten een extra aan ? Verwacht u nieuwe mogelijkheden tot samenwerking ? Of bouwt u integendeel voort op het bestaande arsenaal van convenants ? Waar slaat dat bedrag van 25 frank per kind op ?

Het gaat ongetwijfeld om een doordachte beslissing. Hoeveel kinderen denkt u met deze maatregel te doen overstappen van de auto naar het openbaar vervoer ? Op dit ogenblik volgen in Vlaanderen 400.000 leerlingen lager onderwijs. 5 percent daarvan zou het openbaar vervoer gebruiken. Welk percentage hebt u met uw voorstel voor ogen ? Hoeveel van die 400.000 kinderen zullen met andere woorden het openbaar vervoer gebruiken dankzij de verlaging van de kostprijs ?

Heeft men overleg gepleegd met de Vlaamse Vervoersmaatschappij en de dienst voor Leerlingenvervoer ? Binnen het departement voor Onderwijs worden belangrijke budgetten besteed aan dat vervoer. In hoeverre is dit gratis aanbod niet onrechtvaardig ten opzichte van degenen die vlakbij de school wonen en dus te voet gaan ? Zal men niet een aantal scholen die buiten de kernen liggen, bevoordelen ? Ik verwijs hierbij naar het RSV.

Toen u uw voorstellen lanceerde, hebt u ook nog iets anders gezegd, dat echter minder aandacht heeft gekregen. Is het u menens de vaarrechten op de binnenwateren af te schaffen ? We kunnen nergens anders op voortgaan dan op wat in de pers is verschenen. Het is nochtans een zeer goede maatregel. De binnenvaart zal in de toekomst aanzienlijker hoeveelheden goederen moeten transporteren. De tijdrovende en vernederende betalingswijze zou nu dus worden afgeschaft. Hebt u dat wel degelijk gezegd ? Zal men die beslissing kunnen terugvinden in de begroting voor 1999 ? Het gaat toch om 320 à 350 miljoen frank.

Ook wens ik duidelijkheid over uw bewering over het onderhoud van fietspaden. Ik vind dat de Vlaamse regering op dat vlak in gebreke is gebleven. Het is een goede zaak dat er voor fietspaden 400 miljoen frank extra wordt uitgetrokken. U hebt wel gezegd dat dit zal worden gefinancierd met kredieten die zijn voorbestemd voor het onderhoud van de autosnelwegen. Dat blijkt tenminste uit interviews, en dat wordt in de pers ook zo voorgesteld.

Achteraf hebt u dat wel gecorrigeerd. Wat is de juiste toedracht ? Waar komen die 400 miljoen frank precies vandaan ? Ik zou het erg dom van u vinden om dat geld weg te halen uit de pot waarmee u het onderhoud van het wegennet moet financieren. Vlaanderen investeert te weinig in het onderhoud van zijn wegennet.

Van minister Van Rompuy zou ik graag een verklaring krijgen over zijn project om de volgende jaren 30 miljard frank extra voor wegeninfrastructuur uit te trekken.

Minister Eric Van Rompuy : Het gaat om een misverstand. Ik heb inderdaad gezegd dat er meer moet worden geïnvesteerd in wegen. Dat moet gebeuren in nieuwe wegen, maar ook in wat minister Stevaert de missing links noemt : de ring rond Antwerpen, de wegen rond de luchthaven van Zaventem, enzovoort. Er zal ontegensprekelijk in autowegen moeten worden geïnvesteerd. Ik heb echter nooit gezegd dat dit bedrag van 30 miljard frank uitsluitend naar wegen moet gaan. Ook andere infrastructuurwerken zijn nodig, aan de havens, de binnenvaartlopen, enzovoort. Deze werken zijn vanuit economisch oogpunt bijzonder belangrijk. Het zou een grote fout zijn om dat bedrag uitsluitend aan wegeninfrastructuur te besteden.

De heer Johan Sauwens : Ik wil nog een bijkomende vraag stellen. Vorig jaar hebben we bij de begroting voor 1998 amendementen ingediend. We zullen dat ook dit jaar doen. Ik lees een amendement van vorig jaar voor : 'het gesplitst variabel krediet van 2 miljard 747 miljoen frank brengen op 3 miljard 947 miljoen frank. Het gaat om een verhoging met 1,2 miljard frank van het wegenprogramma. Het autosnelwegen- en wegennet is een belangrijke troefkaart van de Vlaamse economie. Dit uitgebreid wegennet moet beter worden onderhouden. Verder moet er bijkomend worden geïnvesteerd in een verhoging van de verkeersveiligheid. Recente verkeersongevallen hebben dit op pijnlijke wijze aangetoond.' Dit amendement hebben we vorig jaar ingediend.

'Het doortochtenbeleid en de aanleg van fietspaden dienen daarbij bijzondere aandacht te krijgen. Het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen lijkt wat stilgevallen.' In een ander amendement wordt voorgesteld om in de rubriek gemeenschappelijk vervoer de dotatie aan de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn op trekken met 400 miljoen frank. De verantwoording luidt als volgt : 'Het mobiliteitsprobleem neemt steeds grotere vormen aan. Enkel een verruimd dienstaanbod van het gemeen-

Sauwens

schappelijk vervoer kan hier soelaas bieden. Tot nog toe moet het gemeenschappelijk vervoer echter op vele plaatsen met ongelijke wapens optoren tegen het wagenverkeer. In de stedelijke en voorstedelijke gebieden is meestal sprake van capaciteitsproblemen. De landelijke gebieden zijn dan weer vragende partij voor nieuwe projecten, zoals de belbus. De verhoging van het krediet met 400 miljoen frank toont aan dat de Vlaamse overheid de uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer als een prioritaire beleidskeuze beschouwt.'

Ik geef de minister het voordeel van de twijfel. Maar dit mag geen vrijblijvend debat zijn. Ik ben van oordeel dat er boter bij de vis moet komen, en niet in de toekomst, tijdens de volgende zittingsperiode, maar wel nu reeds, bij de volgende begrotingsronde. We zullen deze amendementen terug indienen. We hopen dat de meerderheid, met inbegrip van de heer Tobback, zal helpen opdat het parlement zijn verantwoordelijkheid zou nemen en zich niet bij voorbaat zou neerleggen bij een beslissing die ons zelfs officieel nog niet is overhandigd. Het gaat over de verdeling van de investeringskredieten in Vlaanderen.

Vorig jaren hebben CVP en SP deze amendementen weggestemd. Ons voorstel was nochtans realistisch. Men kon met gemak die 400 miljoen frank hebben gevonden. Bent u bereid om, rekening houdend met de grote problemen, de volgende weken bij de begrotingsbesprekingen extra kredieten in te schrijven op de begroting 1999 voor investeringen in weginfrastructuur en openbaar vervoer? Op dit ogenblik heeft dit grote en complexe departement vooral een goede manager nodig, geen vlotte PR-jongen. (*Applaus bij de VU*)

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik dank u voor uw massale aandacht en constructieve voorstellen. Vooraf wil ik wel een aantal opmerkingen maken. Ik krijg soms de indruk dat er heel wat dingen in mijn mond worden gelegd die ik nooit heb gezegd. Vandaag gaat het debat over mijn voorstel voor gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf. Ik wil echter ook even inpikken op een aantal andere punten.

De voormalige minister van Vervoer had het al over de vaarrechten. Het is inderdaad de bedoeling om die rechten af te schaffen. Het is ongehoord dat Vlaanderen, dat hierover integraal is bevoegd, nog

altijd heffingen kent per kilometer en per ton. We mogen in dit domein dus geen andere overheden met de vinger wijzen. Maar als we deze maatregelen in een decreet zouden opnemen, ontstaat er een probleem met de Europese instanties en met de BTW. Er zou immers een transfer van middelen van het Vlaamse naar het federale niveau plaatsvinden. Een mogelijke oplossing is om de heffingen zonder decreet zwaar te verminderen. Naast dit voorstel zijn nog tal van andere voorstellen nodig om tot oplossingen te komen.

Toen ik bijna tien jaar geleden, als oprichter van de Limburgse Koepel Natuurstudie, zei dat we zo niet verder konden, werd ik uitgeroepen. Mijn voorstellen waren onrealistisch en extreem. Ondertussen zijn er 500.000 wagens bijgekomen op de weg. Als die evolutie aanhoudt, staan we binnenkort allemaal stil. Ik zal dit probleem inderdaad niet oplossen. Die taak is weggelegd voor de Europese, federale, Vlaamse en provinciale overheden, voor de steden en gemeenten, voor de hele bevolking. Er bestaat dus geen wonderoplossing.

We bevinden ons in een eigenaardig systeem. Op dit ogenblik is een derde van de nieuw ingeschreven voertuigen bedrijfswagens. Ik vraag me af of wagens niet vaak als bedrijfswagen worden ingeschreven omwille van de sociale lasten en de fiscale aftrek. Het Vlaams Gewest wil vervolgens wegen aanleggen om die wagens op te vangen. Zo zijn er tal van zaken. De heer Tobback had het over het gelijkleggen van de lat. Die discussie moet inderdaad worden gevoerd, en niet alleen op Vlaams niveau.

Als kersvers minister wil ik een aantal constructieve voorstellen doen. Het gaat hier ook over wat ik heb gezegd en wat ik niet heb gezegd. Het zal sommigen verbazen, maar ik was enthousiast over het voorstel van minister Van Rompuy. Ik sta achter zijn voorstel en wil in onderling overleg meehelpen aan de uitwerking ervan. Verkeer en mobiliteit mogen niet worden beschouwd als een zachte materie. Integendeel, het is een harde materie, die in de toekomst verband zal houden met economie en even belangrijk zal worden als de loonkosten. Ik wil het verkeer en de mobiliteit dus in een algemeen kader bekijken.

We bewijzen bijzonder weinig eer aan mijn voorganger, minister Baldewijns. Ik heb immers helemaal niet veel gedaan. Ik heb wel veel aandacht gekregen. Het mobiliteitsconvenant, dat werd goedgekeurd door dit parlement, heeft immers deze mogelijkheden gecreëerd. De stelling van dit convenant was : voor wat hoort wat. Er was nogal

Stevaert

wat kritiek op het convenant. Men vond het te ingewikkeld en te bureaucratisch. Ik heb overleg gepleegd met de Vlaamse Bouwconfederatie, die er enthousiast over was. Het mobiliteitsconvenant is dus een instrument dat werkt. Ondertussen hebben meer dan 200 steden en gemeenten in Vlaanderen het ondertekend.

Bij het mobiliteitsconvenant zijn er heel wat bijaktes. Als het van mij afhangt, zullen er nog spectaculaire bijaktes bij komen. Op basis van deze bijaktes hebben de steden en gemeenten het recht om tariefafspraken te maken. De heer Malcorps stelde hierover een vraag ; ik zal hem de nodige gegevens overmaken. Er zijn immers tal van steden en gemeenten die reeds tariefafspraken hebben gemaakt in het kader van dit mobiliteitsconvenant. Er zijn tal van voorbeelden die nog veel creatiever zijn dan het voorbeeld dat de minister aanreikte. Men heeft terzake geen uitspraak van de minister nodig. Men kan gewoon contact opnemen met De Lijn en tariefafspraken maken.

Op basis van het regentsbesluit van 1948 mogen kinderen, jonger dan zes jaar, gratis op de bus wanneer ze vergezeld zijn door hun ouders. Parlementsleden mogen gratis op de bus zonder hun ouders. (*Gelach*)

Tussen deze beide categorieën bestaat er een heel grote groep. Vaak beweren de steden en gemeenten dat dit niet haalbaar is. Ik heb slechts een voorbeeld gegeven om duidelijk te maken dat het wel haalbaar is voor vele steden en gemeenten. De kostprijs zal afhankelijk zijn van het aantal steden en gemeenten dat daarop inschrijft. We krijgen nu veel reacties, maar kunnen niet voorspellen hoeveel dat er uiteindelijk zullen zijn. Men moet deze afweging op het stedelijke of gemeentelijke niveau maken. Dat heeft geen weerslag op onze financiële middelen, maar op de hunne. Misschien vinden zij het belangrijk om dit initiatief uit te breiden tot kinderen van zestien of achttien jaar, zoals de heer Doomst voorstelde, of om in een omkadering te voorzien voor de begeleiding van die kinderen. Dat is allemaal mogelijk en bespreekbaar.

Het debat wordt interessant met de discussie over het capaciteitsprobleem. Men zegt mij dat er geen capaciteitsprobleem ontstaat als de gemeenten meedoen aan dit initiatief. Indien dit toch zo zou zijn, dan hebben we een aangenaam probleem op te lossen. Het is immers toch goed dat de mensen zich willen verplaatsen met het openbaar vervoer. Net zoals de heer Beysen ben ik niet op de hoogte

van een beslissing terzake, maar indien men in Antwerpen een beslissing zou nemen, dan zal dit worden besproken en bekeken. Ik zeg niet dat Antwerpen dit wel of niet moet doen ; misschien heeft Gent wel een formule die beter of creatiever is. Het is aan de lokale democratie om daarover te oordelen.

Men komt steeds maar terug op de ervaringen terzake in Hasselt. Ik heb steeds gezegd dat gratis openbaar vervoer slechts een onderdeel van een onderdeel van een onderdeel is. Er moet immers sprake zijn van een totaalaanpak. Het gratis openbaar vervoer is wel een breekijzer geweest in deze aangelegenheid.

Ik ben verbaasd over wat men zoal vertelt over Hasselt. Er is sprake van misvattingen, die zijn uitgegroeid tot een echte mythe. Deze mythe wordt dubbel gebruikt. Enerzijds verwijt men mij, in mijn hoedanigheid van minister, de lasten te willen afschuiven op de gemeenten. Anderzijds zei men dat ik als burgemeester de lasten afschuif op het Vlaamse niveau. Het is ofwel het ene, ofwel het andere. Neen, het is veel eenvoudiger dan dat.

Mijnheer Denys, het systeem van Hasselt is helemaal niet zo uniek. Elke stad of gemeente in Vlaanderen kan dit morgen organiseren op basis van het mobiliteitsconvenant. Het gaat trouwens niet enkel meer om Hasselt. Als ik goed ben ingelicht, gaat het ondertussen ook al om Diksmuide, Beernem en Veurne. Er staan er bovendien nog een aantal op stapel.

De afspraak is dat het kostendekkingspercentage dat vroeger werd gerealiseerd door de verkoop van tickets, nu door de lokale overheid ten laste wordt genomen. Extreem uitgedrukt is dat eigenlijk nog een besparing voor de VVM. De vroegere minister van Vervoer kent trouwens de projectienota's van de VVM. Die haalt altijd haar doelstelling, want het wordt vooraf getekend en betaald. Dit is voor iedere stad of gemeente in Vlaanderen toegankelijk.

Wie dat te veel vindt, kan kiezen voor een systeem voor kinderen onder twaalf jaar of voor gecombineerde systemen. In Kortrijk bijvoorbeeld verbindt men bepaalde punten gratis met elkaar. Op andere plaatsen in Vlaanderen is er op bepaalde dagen gratis vervoer. Op nog andere plaatsen is het systeem toegespitst op senioren of andere doelgroepen. Er zijn zelfs steden en gemeenten die met De Lijn afspreken dat mensen op hun verjaardag gratis gebruik mogen maken van het openbaar vervoer.

Stevaert

Ik vind dat men al die initiatieven moet toejuichen. Er zullen ongetwijfeld burgemeesters zijn, die veel verstandiger en creatiever zijn dan ikzelf. Als men die initiatieven laat groeien, ontstaat er een positieve druk vanuit de basis op het openbaar vervoer in Vlaanderen. Laten we daar dan ook blij om zijn. Tien jaar geleden was het ondenkbaar dat men bussen zou vragen, nu is dat realiteit geworden. We mogen ons dus zeer gelukkig prijzen.

Er werden nog tal van opmerkingen gemaakt, en dit alles sluit natuurlijk wel aan bij een algemene aanpak. Er bestaat bijvoorbeeld een misverstand inzake fietspaden, want er werd nooit eerder meer geld uitgegeven aan doortochten, aan fietspaden en aan het onderhoud van fietspaden. Dat is trouwens niet mijn verdienste, maar wel de verdienste van mijn voorganger.

Dat geld komt helemaal niet van andere budgetten, het is louter een verhoging van het budget zelf. Er komt een bedrag van 200 miljoen frank van de Vesoc-enveloppe, waar we de zwakke weggebruiker – ook al spreek ik zelf liever over de slimme weggebruiker – koppelen aan de zwakke werknemer. Dat was immers met sociale clausules afgesproken. Zoals gezegd gaat het hier dus gewoon om verhoogde budgetten, zodat dit niet ten koste gaat van andere budgetten.

Mijnheer Doomst, dat valt dus niet onder de resolutie, het valt evenmin onder de besprekingen in de commissie, maar het valt onder de bevoegdheid van de minister van Vervoer. Bovendien spreek ik hier vandaag namens de voltallige regering.

Ik wil ook nog op een aantal andere zaken ingaan. Er zijn voorstellen gedaan in verband met abonnementen, onder andere door de heer Tobback. Dergelijke zaken kunnen allemaal worden overwogen en zijn niet in strijd met het pact dat we willen afsluiten met de lokale besturen. Vaak wordt verwezen naar Denemarken of naar andere goede voorbeelden in het buitenland. Willen we iets doen aan de mobiliteitsproblematiek, dan moeten we dat samen doen met de lokale overheid. De gelijkheid tussen steden en gemeenten wordt afgedwongen. Dergelijke zaken staan niet los van het mobiliteitsconvenant maar houden er wel verband mee. Dat wil zeggen dat men niet ongebreideld parkings kan aanleggen en bovendien gratis openbaar vervoer kan invoeren. Dat kon vroeger wel, maar met mijn voorstel moet iedereen tot het mobiliteitsconvenant komen.

Ik hoop dat veel steden en gemeenten het convenant zullen ondertekenen want het is een goed instrument. Bovendien zijn er aanzienlijk wat middelen voor. Dat is de verdienste van heel Vlaanderen. Het heeft immers te maken met het zuinige bestuur en het harde werken van de ondernemers en de bevolking. De beleidsruimte zal in de toekomst in een infrastructuur worden gegoten. Ik kan als jonge en kersverse minister alleen maar gelukkig zijn dat ik met zo weinig inspanningen zo veel kan doen in Vlaanderen. Ik dacht dat minister zijn moeilijker was. (*Applaus*)

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben hier geconvoceerd dus moet ik wel ergens uitleg over geven. Ik heb vorige vrijdag een verklaring afgelegd op een colloquium van de VITO over mobiliteit en rationeel energieverbruik. Er zijn een aantal studies naar voren gebracht door mensen van de VITO, vervoerseconomen en mensen van de Europese Commissie. Er werd nagedacht over de vraag hoe we de in Kyoto onderschreven doelstelling, namelijk een vermindering met 7,5 procent van de CO₂-uitstoot tegen 2010, kunnen realiseren. Indien we niets ondernemen, zal de CO₂-uitstoot in de transportsector tegen 2010 met 35 procent toenemen.

De heer Geysels heeft me op de radio verweten dat ik grote verklaringen aflegde voor de televisie. De verklaring die ik in het weekend heb afgelegd was dezelfde als deze op het colloquium van de VITO.

Om een vermindering van de CO₂-uitstoot te bereiken moet, zoals minister Stevaert heeft gezegd, een pakket van maatregelen worden genomen. In één van de studies van de VITO werden een tiental maatregelen uitgewerkt zoals in-car instruments, het installeren van boordapparatuur in auto's, economiemeters, vervoerstechnologie, energiezuinige auto's met 25 procent minder energieverbruik die ons door de autosector zijn beloofd tegen 2008, en prijsmaatregelen. De benzineprijs zou moeten stijgen tot meer dan 100 frank per liter. Experts hebben ook het rekeningrijden naar voren gebracht. Om enige efficiëntie te bereiken moet er 25 frank per kilometer worden aangerekend in het stedelijk spitsverkeer.

In Vlaanderen zijn op verschillende punten metingen gedaan, bijvoorbeeld in Antwerpen waar door het dichtslippen van de files de CO₂-uitstoot enorme proporties aanneemt. Tijdens het colloquium

Van Rompuy

werd onder andere aangevoerd dat men voor knelpunten zoals de Antwerpse ring moet overwegen of bijkomende infrastructuur niet mede een oplossing kan bieden voor de congesties. De heer Voorhamme heeft ons daar ook al op gewezen. Ik heb die vraag daar gesteld en meen dit ook herhaaldelijk gehoord te hebben in de commissie voor Economie.

Minister Stevaert heeft zonet ook gezegd dat mobiliteit te vaak als een zachte materie wordt beschouwd. In werkelijkheid heeft mobiliteit inderdaad een enorme economische weerslag. Ons land leeft van de distributie. Een van de troeven van de Nederlandse economie is dat er de laatste jaren massaal in infrastructuur werd geïnvesteerd, onder andere in de havens en het verkeer. Ons budget voor infrastructuur bedraagt, uitgedrukt in procenten van het BNP, slechts de helft van dat van Nederland. Hoe kunnen we dat optrekken en oriënteren naar een oplossing van de milieuproblemen, economische problemen en maatschappelijke problemen, waar ook het openbaar vervoer een aspect van is ?

Na de verkiezingen kunnen er andere partijen in andere coalities zetelen. Geen enkele coalitie zal er echter omheen kunnen dat we in Vlaanderen een grotere inspanning zullen moeten leveren om nog te kunnen concurreren met Nederland. We moeten investeren in wegen, havens en binnenvaart. We moeten ook nadenken over mobiliteit. Tijdens de studiedag van de VITO was men daar duidelijk over. Er is een verschuiving nodig van het individueel vervoer naar het openbaar vervoer. In het goederenvervoer is er een verschuiving nodig naar de binnenvaart en het spoor. De spoorontsluiting via de IJzeren Rijn is daarbij ook van belang.

We zullen dus de komende jaren inzake infrastructuur een inhaalbeweging moeten maken. De discussie zal niet gaan over de ene of de andere inspanning, maar over een mix van maatregelen. De heer Voorhamme zei dat er voor oplossingen voor de ring rond Antwerpen ten minste 15 tot 20 miljard frank nodig is. Dat geldt ook voor de oplossing van de verkeerscongestie rond de luchthaven van Zaventem. Er moet immers ook worden gesproken over toegangswegen en dergelijke meer. Ik wil me er nu niet over uitspreken of dat nodig is of niet, maar het gaat hoe dan ook over ettelijke miljarden.

De discussie over het milieuaspect, het maatschappelijke en het economische aspect houdt in dat we

in Vlaanderen bijkomende inspanningen moeten leveren. Dat kan niet zomaar worden weglachen. Ik las maandag in De Morgen het interview met de heer Geysels. Hij zei dat de minister krankzinnig moet zijn om nog te spreken over nieuwe wegen. Ik heb echter niet beweerd dat we Vlaanderen vol beton moeten gieten. Wel zullen we een aantal knooppunten enkel kunnen aanpakken met bijkomende infrastructuur. Wie dat niet expliciet durft zeggen, negeert het zonlicht. De volgende regering zal het aspect infrastructuur niet uit de weg kunnen gaan. Dat is op dit ogenblik immers een zwak punt van de economie, dat we absoluut moeten verhelpen. (*Applaus bij de CVP en de SP*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Minister Stevaert zegt dat alles mogelijk is. Hij heeft ons een hele reeks mogelijkheden opgesomd op voorwaarde dat de gemeenten er zelf voor betalen. De filosofie van het mobiliteitsconvenant is dat er moet worden onderhandeld tussen het Vlaams Gewest, De Lijn en de gemeenten. Men kan een bijakte ondertekenen naar godsvrucht en vermogen. Minister Stevaert zegt nu : laat duizend bloemen bloeien. Dat gebeurt op dit ogenblik : elke gemeente vindt zo zijn eigen formule om een en ander in te passen.

Mijnheer de minister, er is toch onmiskenbaar een capaciteitsprobleem. Dat geeft iedereen hier toe, ook de heer Tobbyack. Daardoor verschijnen niet alle gemeenten gelijk aan de startlijn. Grote gemeenten en landelijke gemeenten hebben verschillende specifieke problemen. Men kan niet zomaar voor alles tegelijk kiezen.

Mijn probleem is dat u de schijn hebt gewekt dat alle schoolkinderen jonger dan twaalf – en voor mijn part tot achttien jaar – dezelfde rechten krijgen en een beroep kunnen doen op gratis openbaar vervoer. Maar dat zal in het kader van de onderhandelingen rond mobiliteitsconvenants niet in alle steden en gemeenten worden gerealiseerd. Men zal op obstakels stuiten, bijvoorbeeld in Gent en Antwerpen. Daar zullen serieuze bedragen mee gemoeid zijn. Ik hoop met u dat we een aangenaam probleem krijgen als in plaats van de huidige duizend, drieduizend schoolkinderen gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Maar dan ontstaat wel degelijk een capaciteitsprobleem. U beweert van niet, de heer Van Wesemael van wel. Ik weet niet wie het het beste weet, maar ik denk dat we toch naar de heer van Wesemael moeten luisteren en nagaan hoe we dit kunnen oplossen.

Malcorps

De kern van mijn betoog was dat de middelen waarin nu is voorzien voor de mobiliteitsconvenants, misschien wel volstaan om dit soort projecten te financieren, maar niet om structurele oplossingen te bieden aan aanbodzijde. Daarom moeten deze middelen in eerste instantie voor de toekomst worden vrijgemaakt. De heer Tobback zei dat er naast de 30 miljard frank voor nieuwe infrastructuur, ook nog 30 miljard frank voor openbaar vervoer moet komen. In deze orde van grootte moeten we praten, maar we zullen ook keuzes moeten maken. Het gaat over één pot.

De mensen van de afdeling Wegen en Verkeer zeggen dat men om de mobiliteitsknoop te ontwarren in Antwerpen, allereerst 6 miljard frank plus 3 miljard frank moet investeren in tramlijnen en extra trammaterieel om de files te ontlasten. Daarna kan men verder discussiëren over spoorlijnen, het Albertkanaal en wellicht ook over nieuwe autowegen. We zeggen niet dat die nooit bespreekbaar zijn, maar maken duidelijke keuzes. We geven een rangorde aan en weten zeer duidelijk wat we willen.

Mijnheer de minister, u hebt niets gezegd over de 25 frank. Is dit ingeslikt of niet ?

Minister Steve Stevaert : Dat is een nota van de heer Van Wesemael.

De heer Johan Malcorps : Over de vermindering van de vaarrechten heeft de heer Martens van Promotie Binnenvaart Vlaanderen gisteren het door de administratie voorbereide denkkader om de vaarrechten tot een minimum te herleiden, zinloos genoemd. Het minimum dat dan overblijft, zal de prijs zijn van de administratiekosten van de inning. Dat is een onnozele denkwijze, aldus de heer Martens, de specialist terzake.

Minister Steve Stevaert : Dat is niet correct. U citeert de heer Martens fout. Waarom moeten we een minimum heffen ? Omdat we anders 450 miljoen frank BTW aan de federale overheid moeten betalen. Daartoe leidt het voorstel van de heer Penris, en ik verdenk hemzelf noch het Vlaams Blok van die bedoeling. De heer Martens, een zeer degelijk man, weet perfect waar het over gaat. Hij wil de vaarrechten verminderen op een manier waarop we op Europees vlak en ten aanzien van de BTW niet in de problemen komen.

De heer Johan Malcorps : U kunt misschien het verslag van de hoorzitting van gisteren eens nalezen, mijnheer de minister.

Ik heb nog een korte reactie op het betoog van minister Van Rompuy. Mijnheer de minister, ik hoop dat het niet de bedoeling was, maar uw voorstel is overgekomen alsof u het broeikas effect wilt bestrijden door nieuwe autosnelwegen aan te leggen. U begrijpt toch dat dit ons op de lachspieren werkt. We moeten met rode kaken toegeven dat we er niet in zullen slagen om onze verplichtingen van de Rioconferentie en de Kyotoconferentie na te leven. We zullen serieuze inspanningen moeten doen. Een label invoeren voor zuiniger auto's zal daarbij zeker niet voldoende zijn. We mogen niet uit het oog verliezen dat meer autowegen meer auto's betekent, en meer auto's betekent meer vervuiling en meer uitstoot van CO₂. Op die manier zal het broeikas effect nooit worden opgelost.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, met uw toestemming zal ik een kleine en persoonlijke synthese van dit debat naar voren brengen.

Eigenlijk hebben we nauwelijks iets nieuws gehoord. De boodschap van minister Stevaert – een bijzonder aangenaam man om naar te luisteren – was duidelijk : 'Doe wat u wilt, maar betaal het zelf !'

Mijnheer de minister, wat de ophaaldiensten betreft, doet u alsof er in de bussen nog veel plaats is. Ik haal in dit verband graag opnieuw mijn wit konijn uit mijn hoed, namelijk het ministerieel rondschriven waaruit ik het volgende citeer : 'Het gebruik van de ophaaldiensten leerlingenvervoer wordt toegelaten op voorwaarde dat nog vrije zitplaatsen beschikbaar zijn.'

U zegt dat dit gemakkelijk is voor De Lijn en verwijst daarbij naar de heer Sauwens die ook minister is geweest en aan wie u zegt dat het nu gemakkelijker is omdat zij hun doelstelling zullen bereiken. De Lijn klaagt er voortdurend over verlieslatend te zijn, maar u zegt dat die mensen zich daarover geen zorgen hoeven te maken omdat toch al op voorhand is geweten dat ze nooit winst zullen maken.

U gaat nog verder en eindigt met een boutade door te zeggen dat u niet wist dat het zo gemakkelijk was minister te zijn. Nu ik u heb gehoord en daar-

Vermeiren

bij vooral heb begrepen dat we mogen doen wat we willen als we het maar zelf betalen, zult u, met uw ervaring, wel begrijpen dat het veel moeilijker is om burgemeester te zijn.

Ik kan meer sympathie opbrengen voor minister Van Rompuy – althans voor zijn betoog. Hij heeft op een veel correctere wijze geschetst waar de problemen zich precies situeren en gesteld dat wij initiatieven moeten nemen. Toen minister Van Rompuy sprak, heeft minister Stevaert uit beleefdheid gezwegen. Wel konden we hem tot hier horen knarsetanden.

Mijnheer de minister, wat minister Van Rompuy zei, was volledig in tegenspraak met wat u in uw toespraken verklaarde. Als hij spreekt over zijn miljarden voor de wegen, hoor ik u hem na vijf minuten terugfluiten door te spreken over waterwegen. En zo kan ik nog andere voorbeelden geven.

Heren ministers, als u zich ver van elkaar bevindt, slaat u elkaar om de oren. Maar als u naast elkaar zit, dan zien we alleen tedere omhelzingen. Mijn dochter – een kunstenaar – zou voor een dergelijke vertoning de term ‘flou artistique’ gebruiken.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Ik zal mijn betoog vanop mijn bank doen, dan kan ik de ministers ten minste recht in de ogen kijken.

Ik ben het eens met minister Van Rompuy dat de inspanningen moeten worden opgedreven om onze infrastructuur te verbeteren. De welvaart van Vlaanderen is daar immers voor een groot deel afhankelijk van.

Waar ik het wel bijzonder moeilijk mee heb, is de bewering van de heer Tobback dat wij in de commissie nauwelijks aandacht zouden hebben besteed aan De Lijn. Ik kan met de commissieverslagen in de hand bewijzen dat het tegendeel waar is. *(Opmerking van de heer Bruno Tobback/Rumoer)*

Mijnheer de voorzitter, in verband met de situaties in Antwerpen en in Gent, alsook voor andere zaken, hebben we steeds gesprekspartners van De Lijn uitgenodigd. De hele staf van De Lijn is iedere keer gekomen om de commissie te woord te staan. Het klopt dus niet dat De Lijn geen aandacht zou hebben gekregen van de commissie. *(Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt)*

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, de heer Gabriels heeft me persoonlijk aangesproken over dit onderwerp. Ik hoop dat u mij nu het woord geeft, want zo gunt u mij wat u de anderen tijdens mijn spreektijd hebt gegund.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, dit is wat men de arrogantie van de macht noemt. *(Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt)*

Mijnheer Bossuyt, u mag ons geen lessen in democratie geven. Als de heer Tobback nu het woord opeist, dan eis ik het ook.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Gabriels, ik wil iets verduidelijken. Ik heb nooit gezegd dat het parlement geen aandacht heeft besteed aan De Lijn. In het begin van mijn toespraak zei ik dat we blijkbaar minstens zoveel aandacht hebben besteed aan zaken waarvoor we niet bevoegd zijn. Ik heb nooit gezegd dat De Lijn niet aan bod is gekomen tijdens onze besprekingen. Ik heb wel gezegd dat ik blij ben dat er vandaag meer aandacht wordt besteed aan De Lijn. Mijnheer Gabriels, in plaats van mijn woorden te verdraaien, zou u beter moeten luisteren.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Tobback, als u goed naar mij zou hebben geluisterd, dan zou u hebben gehoord dat ik niet meer zou vermelden dat de spoorwegen ons een heel pak meer geld kosten.

Mijnheer de minister, ik heb een paar fundamentele bedenkingen bij uw antwoord. Ten eerste antwoordt u niet op de vraag over het prijskaartje. Toen u sprak over het afschaffen van 330 miljoen frank vaarrechten, werd het duidelijk dat u geen overleg had gepleegd met uw diensten. Ze zouden u immers hebben gezegd dat het probleem veel groter is, omdat de BTW-heffing op geleverde prestaties ook veel extra inkomsten oplevert. Als u zich blijft vastpinnen op die som, dan is het duidelijk dat u geen of weinig contact hebt gehad met de diensten van de binnenwateren. *(Opmerkingen van minister Steve Stevaert)*

Ik zal u binnenkort de problemen van de binnenwateren uit de doeken doen in een interpellatie.

Ten tweede hebt u totaal geen antwoord gegeven op de vraag over de prijs van de factuur van De Lijn. U stelde dat de komst van meer bussen een aangenaam probleem vormt. Mijnheer de minister, 10 miljard frank voor meer investeringen, en misschien wel 20 miljard frank indien er ook voor nieuw materieel wordt gezorgd, op een totale kost

Gabriels

van meer dan 14 miljard frank, vormt geen aange-naam prijskaartje. De heer Van Wesemael heeft trouwens uitdrukkelijk verklaard dat er alleen al in Gent vijftig extra bussen moeten worden ingezet indien men wil dat het project succesvol wordt. Overdag zijn er nu al 1.200 bussen werkloos, want enkel de spitsuren vormen het probleem. De aankoop van meer bussen een aangenaam probleem noemen, vind ik een heel onverantwoorde uitspraak.

Ten derde doet u alsof het gratis busvervoer een oplossing biedt. De heer Sauwens heeft reeds gewezen op het project in Brugge. Dit project heeft niets met gratis bussen te maken. In Hasselt is het aantal gebruikers van het openbaar vervoer toegenomen met 67 percent, maar ook in Brugge is het aantal gebruikers met meer dan 40 percent gestegen. Het project in Brugge eist tegemoetkomingen van de reizigers en toch is het een heel succesvol project. U verwijst naar een paar gebieden die uitzoeken of ze het voorbeeld van Hasselt kunnen volgen. Ik heb daar niets op tegen, maar u kunt niet doen alsof gratis openbaar vervoer overal een optie is. De factuur moet door iemand worden betaald. Doen alsof dit onbelangrijk is, is niet ernstig. Dergelijk gedrag is een beleidsvoerder en lid van de uitvoerende macht niet waardig.

De heer Gilbert Bossuyt : Wordt het geen tijd dat de minister zelf aan het woord komt ?

De voorzitter : De minister zal het woord krijgen.

De heer Gilbert Bossuyt : De minister mag altijd het woord nemen. Dat staat zo in het reglement.

De voorzitter : Maar hij moet het woord vragen. Indien u wenst, mijnheer Bossuyt, kunt u ook het woord krijgen. Dan kunt u zeggen wat u wilt. (*Rumoer*)

De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, slimme weggebruikers vragen slimme ministers. Ik weet dat u een slimme burgemeester was. Als burgemeester wist u immers dat er, vooraleer u kon uitpakken met gratis openbaar vervoer, eerst structurele maatregelen moesten worden genomen met betrekking tot de capaciteit en het aanbod. Nu doet u echter alsof dat geen probleem of zelfs een aangenaam probleem is. Als u zelf de bus neemt rond de tijd dat de scholen starten, dan weet u dat zich daar nu reeds dikwijls

problemen voordoen. Het gaat niet enkel om een gebrek aan aanbod, het gaat zelfs om een overbezetting van de bussen. Wanneer u het openbaar vervoer gratis maakt, moet u het aanbod voldoende groot maken. Als slimme burgemeester van Hasselt had u dat begrepen.

Ik hoop dat u als slimme minister ook weet dat wanneer men a zegt, b moet volgen. Dat wil dus zeggen dat in de begroting van volgend jaar extra middelen moeten worden ingeschreven voor die gemeenten die hun verantwoordelijkheid willen opnemen en hun prijskaartje willen betalen. Een mobiliteitsconvenant is een afspraak tussen twee partners, aan de ene kant de gemeente, aan de andere kant de Vlaamse regering, die dus bereid moet zijn om het aanbod uit te breiden. (*Rumoer*)

Nog één puntje, mijnheer de minister, omdat u er zelf over gesproken heeft. Er komen bijaktes bij de convenants. Ik wil één suggestie doen. De zwakke weggebruiker ligt u na aan het hart en u weet zelf dat het huidige investeringsbudget voor nieuwe fietspaden te beperkt is om op een versnelde manier de huidige wegen voor fietsers en zwakke weggebruikers veilig te maken. Bent u bereid aan de gemeenten de mogelijkheid te geven om in het kader van een mobiliteitsconvenant, nieuwe fietspaden te laten prefinancieren door de gemeenten ? Wanneer gemeenten in dit geval hun verantwoordelijkheid willen opnemen, bent u dan bereid deze prefinanciering toe te staan en de latere terugbetaling te waarborgen ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Dit toch wel schriële en bijzonder vrijblijvende debat, dat op vele momenten van op zijn minst bedenkelijk allooi is geweest, heeft 'één verdienste', met name dat de gesprekken ten gronde over de afschaffing van de binnenvaartrechten weer eens met twee weken zijn uitgesteld. De minister is daar zelf over begonnen, dus ik mag hier nog even op terugkomen.

De voorzitter : Dit is hier het debat niet voor, mijnheer Penris.

De heer Jan Penris : De minister en een aantal sprekers hebben het probleem zelf aangeraakt. Een lid van de Agalev-fractie had de woordvoerder van de Promotie Binnenvaart Vlaanderen niet verkeerd begrepen. De heer Martens heeft gisteren heel duidelijk gezegd dat wanneer men de inningsrechten tot 10 percent zou verlagen, de inningskosten niet meer zouden opwegen tegen de baten. Bovendien heeft hij ons ervoor gewaarschuwd dat

Penris

we de BTW-piste die door de administratie op dit moment wordt aangereikt, op geen enkel moment moeten volgen. Ze is immers totaal verkeerd. Er ligt op dit moment een voorstel van decreet tot afschaffing van de binnenvaartrechten voor. Het parlement zal terzake zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, vandaag is gebleken dat spectaculaire uitspraken tot spectaculaire debatten leiden. Dat is niet slecht. We hebben het debat over mobiliteit, ook bij het publiek, op gang gebracht. Iedereen voelt echter aan dat er op tijd en stond een sereen debat moet worden gevoerd. Ik ben blij dat de minister zich op dit ogenblik nog op zijn gemak voelt. Ik denk dat de mensen die nu in de file staan beseffen dat het een moeilijke opdracht wordt om tot oplossingen te komen. Het is goed dat bepaalde pistes vrijblijvend worden gecreëerd, maar het typische aan pistes is wel dat men erop blijft rondraaien en niet tot het moment van de waarheid komt.

Mijnheer de minister, u hebt vandaag gezegd dat het openbaar vervoer gratis wordt, maar dat de factuur moet worden betaald door de Vlaamse regering of door de gemeenten en liefst nog door beiden samen. Ik ben blij dat we tot de begrotingsrealiteit zijn gekomen.

Ik hoop dat we tot een samenhangend beleid komen, en dat uw uitspraken op tijd verwijzen naar de commissie voor Mobiliteit. Daar proberen we ook tot een blijde boodschap te komen, die echte oplossingen voor het probleem biedt.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee punctuele vragen. Mijnheer de minister, u zegt dat de maatregel door de gemeenten moet worden genomen, en dat deskundigen zeggen dat er zich geen capaciteitsproblemen zullen voordoen. Andere deskundigen zeggen me iets totaal anders. Ik ben er zeker van dat er meer bussen moeten komen. Indien dit zo is, is de Vlaamse regering bereid om de begroting 1999 te herzien ?

U stelt dat een derde van de voertuigen bedrijfswagens zijn. U zegt dat ongetwijfeld niet zomaar, en u heeft waarschijnlijk een aantal maatregelen in

petto. Mag dit parlement weten wat u van plan bent op dat vlak ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, op de vraag van de heer Sauwens kan ik duidelijk zijn. Ik heb inderdaad mijn ideeën over bedrijfswagens, maar dat valt onder de bevoegdheid van de federale overheid. Ik heb al genoeg verklaringen gedaan over mijn eigen bevoegdheden, zonder ik dat zal doen over federale bevoegdheden. (*Rumoer*)

Ik probeer al de hele tijd het systeem aan de heer Penris uit te leggen. Als we niet blijven heffen, moeten we BTW betalen. De heer Martens heeft gelijk als hij zegt dat er een technisch probleem is, maar we moeten blijven heffen. Er is voorzien in de middelen om het negatieve prijskaartje van de vaarrechten te financieren. Dat mag echter geen weerslag hebben op het investeringsbudget in de waterwegen. We moeten dat budget op peil houden en in de toekomst proberen te verhogen. We moeten er wel voor zorgen dat we niet in aanvaring komen met de Europese Commissie. Men gaat daar echter nogal lichtzinnig over.

De heer Sauwens gaat ervan uit dat er in Vlaanderen massaal zal worden ingegaan op het aanbod om met de bus te reizen en dat er capaciteitsproblemen zullen ontstaan. In Hasselt is dat nochtans niet het geval.

Ik wil niet per se mijn gelijk bewijzen, maar de zaken juist voorstellen. In Brugge heeft men een nieuw systeem ingevoerd zonder het openbaar vervoer gratis te maken. Die beslissing komt volledig aan het Brugse stadsbestuur toe. Het tarief speelt er wel een rol, en op bepaalde momenten en voor bepaalde doelgroepen is het vervoer gratis.

Het kostendekkingspercentage in Hasselt bedraagt 12 percent. Dat maakte het systeem aantrekkelijk voor deze stad. Voor de Vlaamse overheid verandert dat niets. Vroeger reed er in Hasselt af en toe een bus met af en toe een reiziger erop. Na de afsluiting van het mobiliteitsconvenant reden er veel bussen en zaten ze vol. Het stadsbestuur was daarmee geslaagd in zijn opzet.

De heren Sannen en Vermeiren hadden het over leerlingenvervoer. U weet zeer goed dat dat een totaal andere aangelegenheid is. Openbaar vervoer voor zes- tot twaalfjarigen is zo goedkoop omdat het om zo weinig kinderen gaat. Volgens de studies kan zich in die groep nauwelijks een capaciteitsprobleem voordoen. Het systeem wordt veel duur-

Stevaert

der voor de groep twaalf- tot zestienjarigen, die immers te groot is.

Ik ben blij dat de heer Vermeiren veel respect heeft voor de burgemeesters. Ik stel alleen maar vast dat sommige burgemeesters voor één zaak geld vrijmaken en andere voor iets anders. Het is inderdaad veel moeilijker om burgemeester te zijn dan om minister te zijn.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, u geeft de indruk dat alles kan, maar u kunt niet ontkennen dat de Vlaamse overheid telkens een zware factuur moet betalen. Het Vlaams Gewest heeft voor het gratis vervoer in Hasselt op twee jaar tijd 135 miljoen frank moeten bijpassen. Het kostendekkingspercentage in Brugge bedraagt 46 procent.

De Vlaamse overheid zou minder moeten bijpassen. Het zou te simpel zijn om te zeggen dat alles zomaar kan. Als alle gemeenten met hun initiatieven voor de dag komen, zou het wel eens moeilijker kunnen worden om minister te zijn dan om burgemeester te zijn.

Minister Steve Stevaert : Maak de burgemeester van Hasselt maar populair door dat te blijven herhalen. Eén ding moet duidelijk zijn : Hasselt werd niet bevoordeeld. Dat kostendekkingspercentage heeft niets te maken met het initiatief tot gratis openbaar vervoer. Indien Hasselt in het systeem van het mobiliteitsconvenant was gestapt zonder een tarievenakte te tekenen, dan was de toelage van de Vlaamse overheid aan Hasselt identiek dezelfde gebleven. U gaat ervan uit dat alle Vlaamse steden en gemeenten aan dit initiatief zullen deelnemen. Dat wil ik eerst nog zien.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Men verwijst zo veel naar de stad Brugge, ik wil daar iets over kwijt. Ik betwijfel of u het Brugs beleid inzake het openbaar vervoer kent, anders zou u weten waarom het Brugs project zo succesvol is. Het cruciale moment was de beslissing van de voormalige minister van Vervoer om de totale capaciteit aan bussen meer dan te verdubbelen. Toen pas kon men van een succes spreken. Er kwamen geen ingrepen in de tarifiering aan te pas.

Mijnheer de minister, u verwijst naar het voorbeeld dat eenjarige gratis van het openbaar vervoer gebruik kan maken. U gelooft toch zelf niet dat dit enige invloed heeft ! Het extra aanbod, de verdubbeling van de trajecten en frequenties hebben de overheid veel gekost. Ze maken echter wel de basis uit van het succes in Brugge.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De basis van het succes is het aanbod, de kwaliteit en de frequentie, samen met een aantal begeleidende maatregelen. Zo heeft men appetizers ingebouwd. Natuurlijk hebben verjaardagen op zich geen invloed. Men heeft daarmee wel een sfeer gecreëerd waardoor het gebruik van het openbaar vervoer in Brugge als zinvol werd ervaren. Er werd bovendien een parkeerbeleid gevoerd en er werden verkeersvrije en -arme straten ingericht. Het probleem werd met andere woorden in zijn geheel aangepakt. In Hasselt is hetzelfde gebeurd, zij het met een extra accent. Op basis van deze of andere voorstellen willen we het debat voeren.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik vraag niet het woord maar wel het antwoord. Mijnheer de minister, diverse collega's hebben gevraagd wat er concreet zal gebeuren met uw voorstellen en wat de invloed ervan zal zijn op het budget van 1999. Wordt het budget van 1999 voor de infrastructuurwerken al dan niet verhoogd ? Dat is toch de cruciale vraag. De rest is gebakken lucht. Uit de cijfers moet blijken wat er mogelijk is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Denys, ik zal het voor de laatste maal trachten duidelijk te maken. Ik weet waarom u die vraag stelt. We zien wel hoeveel steden en gemeenten het mobiliteitsconvenant zullen ondertekenen en erop zullen inpikken. Op dat moment zullen we zien wat er nodig is en de aangewezen beslissingen treffen. U loopt op de zaak vooruit. Nooit was er in meer middelen voorzien. We gaan ervan uit dat deze middelen volstaan.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

De bespreking is gesloten.

Voorzitter**Moties van aanbeveling**

De voorzitter : Door de heer Denys, door de heer Bossuyt, door de heer Doomst en door de heer Malcorps en mevrouw Verwimp werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling aangekondigd. Ze moeten uiterlijk donderdag 22 oktober 1998 om 17 uur zijn ingediend.

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

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen opnieuw bijeen op dinsdag 27 oktober 1998 om 14.30 uur en op woensdag 28 oktober 1998 om 10 uur en 14 uur.

Geen bezwaar ? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.05 uur.*
