

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

28 maart 2001

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

DECREET ORGANISATIE VAN HET PERSONENVERVOER OVER DE WEG EN TOT OPRICHTING VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

Inhoud

Nr. 38

Woensdag 28 maart 2001
Morgenvergadering

Berichten van verhindering,	1
Moties van orde	
Voorstellen tot aanvulling van de agenda	1
Sprekers : de heren Jan Penris en Carl Decaluwe	
Ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen – 435 (2000-2001) – Nrs. 1 tot 7	
Algemene bespreking,	1
Sprekers : de heren Dirk Holemans, verslaggever, Bart De Smet, verslaggever, Carl Decaluwe, Bruno Tobback, Eric Van Rompuy, Jan Penris, Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en André Moreau en minister Steve Stevaert	
Artikelsgewijze bespreking,	18
Regeling van de werkzaamheden	43

VOORZITTER : De heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.06 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Anny De Maght-Aelbrecht, Claudine De Schep-
per, Miel Verrijken : gezondheidsredenen ;

Brigitte Grouwels : ambtsverplichtingen.

MOTIES VAN ORDE**Voorstellen tot aanvulling van de agenda**

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Penris bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, collega's, hierbij vraag ik het parlement om de agenda aan te vullen met de motie van de heren Penris en Dewinter tot uitoefening van het recht van onderzoek naar mogelijke onzorgvuldigheden met betrekking tot de toekenning van een bouwvergunning strekkende tot het bouwen in de haven op de Linkerscheldeoever van een nieuw getijdendok (voorlopig Deurganckdok genaamd) op 24 augustus 1999 aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen door de Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, het tot stand komen van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1999 houdende definitieve vaststelling van het ontwerpplan tot gedeeltelijke herziening van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren op het gebied van de gemeenten Beveren, Kruibeke en

Lokeren, en de toekenning van een nieuwe bouwvergunning op 13 juni 2000 (Stuk 639).

De voorzitter : Ik stel voor dat we ons deze namiddag over dit voorstel tot aanvulling van de agenda uitspreken.

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

Het incident is gesloten.

Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Decaluwe bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, collega's, hierbij vraag ik het parlement om de agenda aan te vullen met de motie van de heren Decaluwe, Caluwé, Peeters, Keulen, Holemans en Gatz betreffende een belangenconflict (Stuk 642).

De voorzitter : Ik stel voor dat we ons deze namiddag over dit voorstel tot aanvulling van de agenda uitspreken.

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

Het incident is gesloten.

ONTWERP VAN DECREET betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

– 435 (2000-2001) – Nrs. 1 tot 7

Algemene bespreking

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

De algemene bespreking is geopend.

De heer Holemans, verslaggever, heeft het woord.

De heer Dirk Holemans, verslaggever (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb de eer verslag te mogen uit-

Holemans

brengen van de bespreking van drie belangrijke decreten, namelijk het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, het voorstel van decreet van de heer Decaluwe c.s. houdende algemene bepalingen aangaande het beleid inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, en het voorstel van decreet van de heren Tobback, Van Aperen, Malcorps en Loones betreffende de mobiliteitsconvenants.

Ik zal geen uitvoerig verslag geven van de besprekingen. De commissie heeft zich gedurende zeven vergaderingen over deze aangelegenheid gebogen, en heeft er een hoorzitting over georganiseerd. Vervolgens werd overgegaan tot een eerste lezing, waarbij een aantal amendementen werd besproken en aanvaard. Op verzoek van de regering werd een tweede lezing gehouden.

Het decreet op de basismobiliteit gaat in feit over veel meer dan basismobiliteit alleen. Het regelt tevens het netmanagement, een coherente en gemoderniseerde regelgeving inzake personenvervoer over de weg, het samenvoegen van de Vlaamse bevoegdheden in één decreet, de aanpassing van de decreetgeving aan de Europese regels, het instellen van een aantal nieuwe vormen van personenvervoer – zoals collectief, praktisch en vraagafhankelijk vervoer – en de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek, met name door de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Ik zal de uiteenzettingen van de commissieleden nu niet samenvatten. De belangrijkste argumenten zullen vandaag immers opnieuw aan bod komen. Voor de details verwijs ik naar het schriftelijk verslag. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer De Smet, verslaggever, heeft het woord.

De heer Bart De Smet, verslaggever : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de toelichting van de heer Holemans.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik dank beide verslaggevers voor hun beknopt verslag. Door de weergave van de individuele standpunten van de partijen zal men ons het gras niet voor de voeten wegmaaien.

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor een volwaardige deelname aan het maatschappelijk leven, want ze biedt kansen tot ontplooiing. Ondanks autofiles en overvolle treinen is er in het welvarende Vlaanderen echter nog steeds sprake van vervoersarmoede. Basismobiliteit kan een middel zijn tegen vervoersongelijkheid, tegen vervoersarmoede en tegen maatschappelijke uitsluiting. Ze kan op die manier een meerwaarde creëren en voor een grotere maatschappelijke verbondenheid zorgen, wat we tenslotte allen trachten te stimuleren. Aangezien niemand tegen een beleidsdoelstelling als basismobiliteit gekant is, heeft de CVP-fractie dit ontwerp van decreet met een uitgesproken positieve ingesteldheid benaderd. Het decreet basismobiliteit werd al jaren geleden aangekondigd. Aangezien het openbaar vervoer het concept reeds twee jaar in de praktijk toepast, kunnen we vanuit parlementair oogpunt misschien zelfs van een verdoken democratisch deficit gewagen.

Alle beleidsdoelstellingen roepen dezelfde vragen op. Hoe kan men ze het best realiseren ? Hoeveel middelen zal dit vergen ? Eenmaal deze vragen zijn gesteld, dient men een aantal zaken nader te onderzoeken. Zijn de nodige middelen beschikbaar ? Is het wenselijk en haalbaar om deze middelen in te zetten om de beleidsdoelstelling effectief in beleidsmaatregelen om te zetten ? Hoe wil de Vlaamse regering de basismobiliteit in Vlaanderen realiseren ? Het ontwerp van decreet houdt alleszins een misbruik in van het begrip basismobiliteit. Wat het ontwerp van decreet basismobiliteit noemt, is in feite geen basismobiliteit. Het oorspronkelijke concept is op twee manieren verengd.

Tijdens de hoorzittingen hebben alle specialisten basismobiliteit omschreven als het opvangen van de basisbehoeften inzake mobiliteit. Dit begrip is met andere woorden ruimer dan het aanbod van De Lijn. Het begrip basismobiliteit is in dit ontwerp van decreet verengd en dient opnieuw te worden verruimd. Men moet tevens rekening houden met de voetgangers en met de NMBS, hoewel we over deze maatschappij tot nader order niets te zeggen hebben. We moeten zelfs rekening houden met de auto. Zeker in de meer landelijke gebieden spelen al deze vervoersmogelijkheden een rol bij het realiseren van basismobiliteit. Het is niet mogelijk om een echte basismobiliteit te realiseren indien men enkel rekening houdt met het bus- en tramvervoer. Wie verklaart dat we met deze minimale voorzieningen op het vlak van het openbaar vervoer de mobiliteitsproblemen van de mensen zonder auto en van de andere vervoersarmen kunnen oplossen, creëert een illusie. Ik wil er trouwens

Decaluwe

op wijzen dat men op die manier ook de fileproblematiek niet zal kunnen oplossen.

De tweede verenging van het concept basismobiliteit betreft het in het ontwerp van decreet omschreven aanbod van De Lijn. Aangezien basismobiliteit in het ontwerp van decreet neerkomt op een aanbodmodel, is de term 'aanbod' in dit verband cruciaal. Dit aanbod geldt enkel in de bestaande woonzones. In Vlaanderen wonen nog steeds meer dan 100.000 mensen zonevreemd, al dan niet in een vergunde woning. Wat het aanbod van De Lijn betreft, hebben deze mensen weer eens pech. Op de plaatsen waar de zogenaamde basismobiliteit wel geldt, wordt ze herleid tot de implementatie van een minimale opstapregeling. Dit betekent enkel dat de mensen kunnen genieten van een minimumaanbod aan bussen. Dit ontwerp van decreet stelt enkel dat iedereen op een redelijke afstand van zijn of haar voordeur regelmatig op een bus moet kunnen stappen. Onder een redelijke afstand verstaat men in dit geval afstanden van 500 tot 750 meter in vogelvlucht. Onder regelmatige opstapmogelijkheden verstaat men bussen die om de 20 tot 140 minuten langskomen. Ik vraag me trouwens af of men in dit laatste geval nog van regelmaat kan spreken.

Volgens de CVP-fractie wordt dit onterecht als basismobiliteit omschreven. Het gaat hier om een welluidende term en om een concept waar niemand tegen gekant is. Minister Stevaert, die ik al vaak heb omschreven als de David Copperfield van de Vlaamse politiek, creëert hiermee echter een illusie. Dit ontwerp van decreet realiseert geen basismobiliteit. Het realiseert een minimumaanbod aan bussen. Wij zijn trouwens niet de enigen die deze mening zijn toegedaan. Zowel de BBL als de SERV hebben verklaard dat het hier om een minimale instapregeling gaat die het begrip basismobiliteit geenszins dekt. De CVP-fractie heeft voorgesteld om de term 'basismobiliteit' te vervangen door de term 'minimumaanbod'. Dit amendement is evenwel niet goedgekeurd. Het is uiteraard verdienstelijk om een minimumaanbod aan openbaar vervoer te realiseren, weliswaar met uitzondering van het treinaanbod, want daarover hebben we vooralsnog niets te vertellen.

De vraag rijst of deze minimumnormen wel zullen volstaan. De Vlaming zal dus een bushalte vinden op een afstand van maximum 750 meter, in vogelvlucht, van zijn woonplaats. Op het platteland kan 750 meter in vogelvlucht echter betekenen dat men

nog 2, ja zelfs 3 kilometer zal moeten stappen om die bushalte te bereiken. Ook in het stedelijk gebied zal de praktijk uitwijzen dat die 750 meter in vogelvlucht in werkelijkheid veel hoger zal liggen dan zomaar 750 meter stappen. Als men dan aan de bushaltes op de koop toe nog tot 140 minuten op de bus moet wachten, is het de vraag of er ook maar één Vlaming ertoe aangespoord zal worden om zijn auto in de garage te laten staan en het openbaar vervoer te nemen.

Dit alles betekent geen goede oplossing voor wie geconfronteerd wordt met vervoersarmoede. Vrijwilligerswerk met bijvoorbeeld handicars, seniorentaxi's of een beroep doen op een buur of een familielid, biedt in dit geval een veel beter alternatief. In dit ontwerp van decreet stellen we helaas vast dat deze goedkopere vervoersvormen voor onze maatschappij worden bedreigd door de papiermolens van vergunningen en door nieuwe heffingen.

Zoals ik reeds heb gezegd, gaat het hier enkel om een opstaprecht. Men mag dan nog in de buurt van de eigen woning op de bus kunnen stappen, maar hoe zal men op zijn bestemming geraken? Een actieve senior die wenst deel te nemen aan een kaartnamiddag, mag dan nog op de bus kunnen stappen, toch blijft het gissen of en wanneer hij wel daadwerkelijk bij het gemeentelijk dienstencentrum aankomt. Kortom, men heeft dus geen decretale zekerheid dat men binnen een redelijke termijn op zijn bestemming geraakt.

En zal men wel een zitplaats hebben op de bus? Zal men aan elke halte of via het internet de uurregeling kunnen raadplegen? Ik heb dit zelf gecontroleerd in mijn arrondissement, namelijk Kortrijk. Daar bleek bij één op de vijf opstaphaltes een uurregeling te ontbreken. Er staat daar enkel een paaltje met de woorden 'De Lijn' op. Men kan zich dus terecht afvragen welke informatie uiteindelijk geboden wordt.

De CVP is voorstander van een goed uitgebouwd vervoer, maar betreurt dat een aantal basics over het hoofd werden gezien. U bent de bestemmingsproblematiek vergeten. U bent de aansluitingsproblematiek vergeten. U bent de snelheid vergeten. U bent de informatie vergeten. U bent het comfort vergeten, en u bent de toegankelijkheid vergeten. Dit zijn een voor een belangrijke criteria die niet worden opgenomen in dit ontwerp van decreet.

De toegankelijkheid via het openbaar vervoer van alle publieke voorzieningen – scholen, ziekenhui-

Decaluwe

zen, bibliotheken, dienstencentra, gemeentehuizen, postkantoren, recreatiedomeinen, enzovoort – zou op zijn minst decretaal gegarandeerd en verankerd moeten worden. Ons inziens dienen al deze basics uitdrukkelijk in het ontwerp van decreet opgenomen te worden, zonder deze los te koppelen van het opstaprecht.

De decreetgever verwijst in verband met de basics naar de netmanager. Voor de minister is het netmanagement blijkbaar de *deus ex machina* waarin alles wat niet in zijn decretaal concept van basismobiliteit opgenomen is, ondergebracht zal worden. Dit wordt voor de minister een bijzonder handig instrument om zich bij gebrek aan middelen te verbergen achter het netmanagement dat onder de verantwoordelijkheid van De Lijn valt.

Via amendementen – ook amendementen van de meerderheid – hebben we geprobeerd de invulling van het netmanagement minder ijl te maken. Zelfs voor de meerderheid was het immers niet echt duidelijk wat dit fameuze netmanagement concreet moet betekenen. Een duidelijke definiëring ervan is in dit ontwerp van decreet niet terug te vinden. Voor de ene betekent dit ‘het uitwerken van de concrete lijnvoering van De Lijn, tot op het niveau van traject en haltes’. Voor de andere betekent netmanagement dan weer ‘het geheel van principes die gehanteerd worden voor de uitwerking van de concrete lijnvoering’. Of is het misschien nog een variant op die twee? Vermits het netmanagement moet worden voorgelegd aan de politieke overheid – aan de regering, en na amendering ook aan het parlement – lijkt het ons logisch dat het hier enkel over de principes gaat. Anders kan men niet spreken over De Lijn, die als echte Vlaamse overheidsinstelling autonoom het beleid uitvoert volgens de principes die door de overheid worden bepaald.

Het is dus niet echt duidelijk waar de grens ligt tussen basismobiliteit en netmanagement. Het lijkt een nogal artificiële opdeling tussen twee elementen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Na een amendement van de meerderheid is het onderscheid nog onduidelijker geworden. Niet alleen de CVP-fractie zegt dat. Ook de Inspectie van Financiën zegt duidelijk dat het algemene netmanagement moet worden opgevat als een integraal onderdeel dat onlosmakelijk verbonden is met de decretale verankering van de basismobiliteit. Het netmanagement moet worden geconcretiseerd in twaalf Vlaamse vervoersregio's, of zijn het er dertien? Het is vandaag nog niet echt duidelijk wat er gebeurt met het Vlaams hoofdstedelijk gebied

rond Brussel. Men kan Brussel niet zomaar negeren als belangrijke vervoerskern in de Vlaamse Rand, al betreft het een gewestelijke aangelegenheid. Bovendien dreigen de gemeenten die tussen twee vervoerskernen liggen, de dupe te worden van het werken met vervoersregio's. In de toelichting bij het decreet staat dat ze volgens het waterscheidingsprincipe bij een van de twee regio's moeten worden ingedeeld. Volgens het decreet zelf kan het om delen van gemeenten gaan. Het ene deel kan op de ene vervoerskern worden afgestemd, het andere deel op een tweede vervoerskern. Voorbeelden in de praktijk tonen dat zo'n opsplitsing zinvol kan zijn. Dit lijkt echter niet bevorderlijk voor de integratie van de gemeente.

Een ander punt van kritiek op de werking van de strak afgelijnde vervoersregio's is dat de vervoerskern, de aantrekkingspool voor een gemeente, vaak verschilt naargelang van de functie. Het kan perfect dat het woon-schoolverkeer van een gemeente op een andere vervoerskern is afgestemd dan het woon-werkverkeer. Bij gebrek aan middelen zullen het in de eerste plaats de vervoersregio's zijn die moeten werken voor de bij die regio's aangesloten gemeenten. Andere gemeenten zullen, ondanks het feit dat er belangrijke vervoersstromen zijn, minder aan bod komen. Dat zal een van de cruciale elementen zijn als het netmanagement dit moet behandelen.

We willen toch oproepen, mijnheer de minister, om de vervoersregio's op een flexibele manier aan te pakken en zo weinig mogelijk harde grenzen te stellen. Gemeenten moeten er ook voor kunnen opteren om tot verschillende vervoersregio's te behoren.

Wat de uitwerking van het concept basismobiliteit betreft, willen we ook nog even stilstaan bij de samenhang van het RSV en de voorlopig nog oude gewestplannen. De inwoners van zonevreemde woningen hebben andermaal pech. Zij zullen geen bus vinden op 750 meter. In de toekomst worden de gewestplannen vervangen door ruimtelijke uitvoeringsplannen. De gemeenten zullen groepen zonevreemde woningen kunnen opnemen in woonkorrels. Toch twijfelt u of deze niet-zonevreemde woningen in woonkorrels volgens de normen van de basismobiliteit zullen worden bediend. Dit getuigt niet van een consequent beleid. Ofwel blijven ze zonevreemd, ofwel worden ze zone-eigen. Het is discriminerend om daar nog een categorie aan toe te voegen, vooral in West-Vlaanderen maar ook in Oost-Vlaanderen waar nog meer dan een negende van de woningen zonevreemd is. Die West-Vlaamse en Oost-Vlaamse gemeenten zullen dit financieel moeten ophoesten om hun inwoners hetzelfde

Decaluwe

de minimale aanbod te garanderen als de gemeenten in het buitengebied, bijvoorbeeld in uw provincie. Dit is de harde realiteit vandaag. De CVP-fractie pleit ervoor dat het basisvervoersaanbod inhoudt dat het gekwantificeerde aanbod gelijkwaardig is voor mensen die zich in gelijkaardige woonsituaties bevinden, ongeacht de bestemming op het uitvoeringsplan. Dit is een duidelijke stelling. Als dit niet wordt bijgestuurd, is het een pure discriminatie.

Naarmate het stedelijke karakter van een gebied toeneemt, stijgt ook het minimumaanbod aan openbaar vervoer. De maximumafstand tot de haltes groeit naarmate het stedelijk karakter van een gebied afneemt. Er worden drie, en na amendering door de meerderheid, vier soorten gebieden gedefinieerd : de grootstedelijke gebieden, de stedelijke gebieden, de rand- en kleinstedelijke gebieden en het buitengebied. In het decreet wordt gesteld dat hiermee de basismobiliteit wordt afgestemd op het RSV. Op zich is dat een goede zaak. Het hoeft geen betoog dat mobiliteit en ruimtelijke ordening nauw met elkaar verwant zijn. Mobiliteitsstromen vormen structurerende elementen in de ruimte. Dat is in het decreet heel dubbelzinnig uitgewerkt. Zo is er sprake van randstedelijke gebieden, een categorie waarvan in het RSV helemaal geen sprake is.

Een ander element uit het RSV dat structureel zou kunnen worden ondersteund door het openbaar vervoer, is de hiërarchisering van de woonkernen in het buitengebied. Moet het aanbod niet verschillen in een hoofddorp en in een gewone woonkern ? Ook de versterking van de kernen zou met de ruimtestructurerende invloed van het openbaar vervoer kunnen worden gestimuleerd. Als het de Vlaamse regering menens is en ze de ruimtelijke ordening handhaaft die werd vastgelegd in het RSV, dan mist ze een uitgesproken kans.

De vraag luidt : hoeveel zal het decreet basismobiliteit kosten aan de maatschappij ? Tenzij de minister ons straks een oplossing geeft, kan niemand tot nu toe een antwoord op deze vraag geven. Wie zal zeggen of het over 4 miljard frank over vijf jaar gaat, of over 5 miljard frank, 6,7 miljard frank of 8 miljard frank ? Volgens de minister zijn de bedragen van de Inspectie van Financiën achterhaald. Hij heeft ons echter nog niet duidelijk kunnen maken welke bedragen wel juist zijn. Dat de zaak niet erg duidelijk is, bleek reeds toen de Inspectie van Financiën niet wou of niet mocht ingaan op onze uitnodiging voor een hoorzitting.

In het SERV-advies lezen we dat : 'men geen duidelijk zicht heeft op de budgettaire gevolgen van de basismobiliteit op de exploitatie van de vervoersmaatschappij'. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers stelt : 'Basismobiliteit mag niet ten koste gaan van de noodzakelijke uitbouw van hoogwaardige stedelijke vervoersnetwerken'. De Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten zegt : 'De uitwerking van basismobiliteit mag niet uitmonden in een onefficiënte aanwending van de schaarse openbaarvervoermiddelen'. Bij de CCOD luidt het : 'Iedereen erkent dat dit een ambitieus project is dat heel wat financiële middelen zal vergen. Onze bekommernis is hier ook : de continuïteit in het beleid !'. Samengevat luidt de grote vraag : is de uitvoering van het ontwerp van decreet waarover we straks zullen stemmen, betaalbaar ?

In het meerjarenprogramma van De Lijn van september 1999 werd voor de implementatie van de basismobiliteit in 5,9 miljard frank voorzien. In dat van september 2000 werd dit bedrag verlaagd tot 5,1 miljard frank. De minister heeft het nu over maximaal 4,8 miljard frank. Tijdens de besprekingen in commissie vroegen we de minister reeds tweemaal om de kosten te specificeren door ze op te splitsen in rollend materieel, personeelskosten en contracten. Beide keren werd ons een document beloofd met de juiste bedragen. We wachten er nog steeds op. Bijgevolg zullen we straks stemmen over een ontwerp van decreet waarvan niemand de kostprijs kent.

Mijnheer de minister, vandaag stel ik u dezelfde vraag voor de derde keer. Ik voeg er evenwel de vraag aan toe of de haan in deze vroege paastijd niet voor de derde keer zal kraaien. Of brengt u de haan op de rand van een zenuwinzinking ?

Ik ben ervan overtuigd dat met geld zal worden gesmost. Tijdens het weekend heb ik diverse verslagen van de Inspectie van Financiën doorgenomen. Een aantal ervan dateerde van de vorige legislatuur. De Inspectie is in elk geval consequent, want ze stelt steeds opnieuw dezelfde vragen, onder meer over de betaalbaarheid. In een nota van de Inspectie gericht aan de minister-president staat het volgende : 'Het is duidelijk dat op basis van een realisatie in de huidige legislatuur een kostprijs van 1,2 miljard frank moet worden voorzien. Een voorstel van 350 miljoen is dus geen realistische weergave van een jaarkost, maar slechts een bescheiden aanloop van een zeer kostelijk programma.'

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, het is niet mijn bedoeling om de commissievergadering hier over te doen, maar ik heb toch een belangrijke opmerking. Al herhaalde malen heb ik uitgelegd dat de uitgangspunten van de Inspectie van Financiën achterhaald zijn. De Inspectie ging er immers vanuit dat de basismobiliteit overal op dezelfde manier zou worden georganiseerd, via vaste lijndiensten.

Tijdens de vorige legislatuur heeft de CVP zich steeds principieel opgesteld tegen de basismobiliteit. De heer Van Rompuy kan hierover getuigen. Nu komt de CVP vertellen dat er veel te weinig basismobiliteit is en dat alles teveel geld kost. De CVP moet weten wat ze wil, het is het een of het ander.

We willen een realistische vorm van basismobiliteit. Onze berekeningen zijn eveneens realistisch. Op 17 december hebben we een begrotingsakkoord gesloten. De bedragen zijn heel duidelijk. De bedragen voor 2000 zijn 343.879.841 frank. Voor 2001 is voorzien in 926.790.317 frank. In 2002 gaat het over 2.576.822.766 frank. Het jaar erop wordt het 3.599.977.650 frank en in 2004 gaat het over 4.873.914.295 frank. Op dit vlak is er geen enkel probleem, maar toch blijft u dat steeds herhalen.

U haalt ook weer het RSV aan. Het is niet de bedoeling dat mensen die zonevreemd wonen, verstoken blijven van openbaar vervoer. Als we echter elke woonkorrel moeten opnemen in het decreet basismobiliteit, dan wordt dat financieel onhaalbaar. We zetten een stap in de goede richting voor minimumvoorziening. Als uit studies blijkt dat er noodzaak is aan bijvoorbeeld leerlingenvervoer en vervoer naar bedrijven, dan kan dat perfect worden ingevuld. Dit is geen statisch gegeven. Alles kan ook niet in een decreet worden geregeld. Mobiliteit is een evolutief gegeven.

Straks zult u ook weer het verhaal van de taxi's aanhalen. Ik wil een merkwaardige brief voorlezen van de heer Kindermans aan de zaakvoerder van C&B Travel BVBA : 'In de commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit van het Vlaams Parlement werd op donderdag 15 februari een tweede lezing georganiseerd over het decreet basismobiliteit. Een van de items betrof de problematiek van de taxibedrijven. Uit de besprekingen blijkt dat de reisbureaus die ten behoeve van hun klanten luchthavenvervoer organiseren met eigen wagen, volgens de minister vallen onder de noemer 'taxi'. Dit betekent dat u als reisbureau in de toekomst een taxivergunning zal moeten aanvragen met de admi-

nistratieve romslomp vandien. In het decreet wordt voorzien dat zo'n vergunning 250 euro per jaar zal kosten. In de commissie is het verzet hiertegen niet gelukt. Vandaar dat ik u suggereer uw belangenorganisatie hierover in te lichten om met het kabinet van minister Stevaert in dialoog te treden'.

Ik heb in de commissie uitvoerig uitgelegd wat mijn bekommernissen waren. Feit is dat er een arrest is van het hof van beroep dat stelt dat dit koppelverkoop is en bijgevolg niet toegelaten. Dit is oneerlijke concurrentie tegenover de taxisector. Meer nog, 587 reisbureaus hebben zelf bij hun koepelorganisatie aangeklopt omdat ze hier tegen zijn. Als er ongevallen gebeuren of de klant geraakt niet op tijd op de luchthaven, dan is dat een verstoring van de sector. Ik heb in de commissie uitgelegd dat de reisbureaus een aparte vergunning moeten aanvragen en daartoe een aparte rechtspersoon moeten oprichten. Nu krijg ik een dergelijke brief in handen die desinformatie geeft. Dit is een gevoelige kwestie en we proberen daar een kader voor te scheppen. Dit is al een Vlaamse bevoegdheid sinds 1988, maar tot op heden is dat nog steeds niet geregeld.

Ik krijg de indruk dat de CVP tegen het decreet basismobiliteit is. Maak dat dan straks duidelijk in uw stemgedrag en stem tegen. (*Applaus bij de meerderheid*)

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u hebt enkele keren flagrant gelogen. In de vorige legislatuur was de CVP niet tegen het decreet basismobiliteit. We hadden wel vragen bij de budgettaire implicatie van 13 miljard frank. Ik heb de documenten van de Inspectie van Financiën bij me. We zijn voor de principes van basismobiliteit. De discussies tussen 1995 en 1999 gebeurden in een budgettair klimaat waar niet alles kon. Nu mist u de uitgelezen kans om steeds meer middelen te investeren in basismobiliteit. Er zijn nieuwe middelen, maar die volstaan niet en ze worden niet efficiënt besteed.

Mijnheer de minister, ik ben tevreden. Ik heb eindelijk de bedragen gehoord. Ik heb er drie keer om moeten vragen. Vandaag hebben we de cijfers gekregen. U vermeldde tot nu toe voortdurend andere bedragen. De verslaggevers kunnen dat controleren. (*Rumoer*)

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Decaluwe, ik wil iets opmerken.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Tobbac, u hebt de commissievergaderingen zelden of nooit bijgewoond.

De heer Bruno Tobbac : Mijnheer Decaluwe, ik heb misschien niet al te veel commissievergaderingen bijgewoond, maar ik weet wel dat die cijfers daar genoemd zijn. U bent inderdaad zeer vaak aanwezig geweest, maar als u niet hoort wat men zegt, dan stel ik mij veel vragen over het nut van die aanwezigheid.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Tobbac, ik was er altijd. We hebben altijd om cijfers gevraagd, en we kregen steeds andere cijfers te horen. Als minister Stevaert zegt dat de cijfers van de Inspectie van Financiën achterhaald zijn, dan moeten we hier stemmen zonder dat de Inspectie van Financiën haar advies heeft gegeven. De tekst is compleet achterhaald.

Mijnheer de minister, u hebt cijfers genoemd. Ik noteer ze en ben tevreden dat we ze gekregen hebben. De cijfers komen echter niet overeen met die van het investeringsprogramma en met die van de meerjarenbegroting.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, u zegt dat ik een leugenaar ben.

De heer Carl Decaluwe : Ja, wij zijn niet tegen de basismobiliteit.

Minister Steve Stevaert : U zegt dat ik de cijfers niet genoemd heb.

De heer Carl Decaluwe : U hebt andere cijfers genoemd.

Minister Steve Stevaert : We zullen straks eens na gaan of ik in het verleden andere cijfers heb vermeld.

Tijdens de vorige legislatuur onderging het verhaal een evolutie. Er werd een bedrag genoemd van 13 miljard frank. Daarna zijn er verduidelijkingen gegeven, en heeft men niets goedgekeurd. Die 13 miljard frank was toen niet aan de orde. Ten tijde van minister Baldewijns was men gewoon niet akkoord met de principes.

Men moet de budgettaire krapte niet inroepen om tegen dit verhaal te zijn. Men kon immers perfect een decreet basismobiliteit maken op basis van de uitvoeringsbesluiten en bepalen hoe men de financiële middelen zou implementeren als ze voorhan-

den waren. Het is een kwestie van principes. Aan de hand van die principes moeten we de financiële gevolgen duidelijk bepalen. Men was principieel tegen het recht op openbaar vervoer. Daar ging de discussie toen over.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Minister Stevaert, ik ken u als een loyaal man. U was dat ook tijdens de vorige legislatuur. De discussie ging toen over de budgettaire implicaties, maar ook over de kern van de zaak. Na twee jaar komt u nu met dit ontwerp van decreet naar het parlement. De tekst die minister Baldewijns naar voren bracht, verschilt toch van uw tekst. Vroeger ging het om een soort van aanbodmodel, waarvan we de implicaties niet kenden. We gingen uit van het principe dat iedereen recht heeft op mobiliteit. Op dat ogenblik was het dossier niet rijp. De Inspectie van Financiën had het bovendien afgekraakt. Ik heb u er niet echt voor zien vechten in die periode.

Uw paars-groene meerderheid komt pas na twee jaar met een tekst op de proppen. Daarin is heel wat evolutie en concretisering merkbaar. Hij beantwoordt echter nog steeds niet aan onze verwachtingen. Beweren dat deze tekst overeenstemt met de vroegere discussie is onjuist. Minister Baldewijns heeft het dossier enkele keren op de ministerraad gebracht, en het zelf teruggetrokken. Ik heb u er toen niet voor zien vechten, minister Stevaert.

U hebt de kwestie in het regeerakkoord opgenomen en na twee jaar komt u met een tekst. Niemand heeft u belet om enkele maanden na de verkiezingen met die tekst te komen. Er is toch een zekere evolutie geweest. U gaat hier dus te ver. Dat past niet bij de deontologie die ik van u gewoon ben.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Dit dossier heeft inderdaad een grote evolutie gekend. We hebben heel wat procedures moeten respecteren. Het dossier werd eerst door de regering goedgekeurd. Vervolgens is het langs alle adviesorganen gepasseerd en dan langs de Raad van State. Ik vind twee jaar dan ook vrij snel. U hebt wel gelijk wanneer u zegt dat de zaken zijn geëvolueerd. Met wat de heer Decaluwe nu echter vraagt, gaat men terug naar wat in het ontwerp van voormalig minister Baldewijns stond. Dat is merkwaardig.

De heer Carl Decaluwe : Dat is niet waar.

Minister Steve Stevaert : Wij hebben onder andere het netmanagement uit het ontwerp gehaald. Mijn voorganger wou dat net allemaal regelen via het ontwerp.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, in verband met de ligging van de woningen zien we vaak geen verschil tussen Limburg en West-Vlaanderen. In West-Vlaanderen zijn ze echter zonevreemd en in Limburg zone-eigen. Dit heeft natuurlijk te maken met de geschiedenis van de gewestplannen. Dit houdt in dat men rekening houdt met die woningen voor de basismobiliteit. Zelfs indien men via woonkorrels de woningen in West-Vlaanderen zone-eigen maakt, heeft dit geen impact op de basismobiliteit. Dat is de discriminatie die ik aan de kaak wil stellen.

In de nota van de Inspectie van Financiën van november 2000 pleit men om overwegingen inzake efficiëntie en effectiviteit in het ontwerp in te bouwen. Kostenefficiëntie en -effectiviteit gaan hier trouwens samen. De Inspectie is bovendien voorstander van de invoering van minimale efficiëntie van een project. Is het wel verantwoord dat de overheid voor projecten voor lijnbussen, belbussen, enzovoort 1000 frank neertelt per reiziger voor een afstand van 7 à 8 kilometer ? Dat is zeer dure lucht verplaatsen.

Mijnheer de minister, doordat u vasthoudt aan de puur theoretische benadering van de ruimtelijke ordening, zult u bepaalde zones in stedelijke gebieden met hogere frequenties bedienen, ook waar er geen behoefte aan is. In stedelijke gebieden zijn er ook veel open ruimtes. Dat houdt opnieuw dure luchtverplaatsing in.

U hebt geen oor naar de vragen van de CVP. Ons vertrekpunt is dat belastinggeld op een effectieve en doelmatige manier moet worden besteed. Met het ontwerp van decreet over de basismobiliteit is dit op een aantal vlakken niet het geval. We vragen dan ook dat men te gepasten tijde een evaluatie maakt om ervoor te zorgen dat men geen luxeproduct creëert. Niemand in het parlement is daar voorstander van.

Het merendeel van de artikels uit het ontwerp handelt niet over de basismobiliteit maar over de vervanging van de besluitwet van 30 november 1946 op het bezoldigd vervoer van personen over de

weg met autobussen en autocars en over de organisatie van taxidiensten en diensten voor het verhuur van voertuigen met bestuurder. Uit de besprekingen in de commissie blijkt dat er, ondanks de regeringsbelofte van grotere transparantie en minder bureaucratie, niettemin voor een aantal groepen, zoals de reisbureaus en het ziekenvervoer door ziekenfondsen, een bijkomende papiermolen in werking treedt, terwijl er tevens een nieuwe heffing van 250 euro wordt uitgewerkt. Voor de betrokkenen wordt de lastenverlaging via de afcontiemen meteen geneutraliseerd. Mijnheer de minister, ik heb een pak brieven bij van de reisbureaus. Er heerst een tweespalt. Een aantal bureaus volgen uw stelling terwijl anderen vinden dat u uw visie moet herzien.

We hebben u spijtig genoeg niet kunnen overtuigen om specifieke categorieën binnen de taxidiensten in aanmerking te nemen. Bestaat er geen nood aan twee soorten taxidiensten ? Vooreerst de taxis met vrije instap en daarnaast de specifieke taxidiensten. Het gelijkheidsbeginsel wordt wat dat betreft effectief geschaad.

Onze fractie vraagt speciale aandacht voor de gewestoverschrijdende problematiek van de bedrijven die instaan voor autoverhuur met chauffeur. In het voorliggend ontwerp van decreet is de woonplaats bepalend. Hierdoor zal in de praktijk de Vlaamse exploitant twee keer moeten betalen, namelijk zowel in Vlaanderen als in Brussel. In een latere fase zou men eventueel ook aan het Waals Gewest een vergoeding moeten geven. De Brusselse bedrijven moeten in dit geval maar één keer betalen, namelijk aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de Brusselse ordonnantie moeten de exploitanten immers houder zijn van een door de regering afgeleverde vergunning. Het vertrekpunt moet liggen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit betekent dat niet de plaats van inschrijving in het handelsregister bepalend is, maar de instapplaats van de taxiklant. Een Vlaamse firma die een klant ophaalt in het Europees Parlement zal daarvoor een vergunning moeten vragen aan het Brussels Gewest. Uiteraard zijn er vrijwel nooit controles. Deze maatregel van het Brussels Gewest is duidelijk gericht tegen de Vlaamse bedrijven. Men voert het middeleeuwse poortensysteem opnieuw in.

Tachtig percent van de autoverhuurbedrijven met een Brusselse vergunning zijn in Vlaanderen gevestigd, en dan vooral in Vlaams-Brabant. De bedoeling is wellicht dat deze bedrijven naar Brussel zouden komen. Dat zou een fiscale meerwaarde ople-

Decaluwe

veren voor het Brussels Gewest, ten nadele van Vlaanderen. Een bedrijf moet dus kiezen tussen naar Brussel verhuizen of twee keer taksen betalen. Mijnheer de minister, waarom tekende de heer Baldewijns, uw voorganger, nooit beroep aan bij het Arbitragehof tegen deze beslissing ? De Vlaamse belangen werden duidelijk geschaad. Wij vragen u dringend overleg te plegen met uw collega's om te voorkomen dat tal van Vlaamse bedrijven twee of zelfs drie keer zouden moeten betalen. Is deze regeling wel in overeenstemming met de Benelux-overeenkomsten ?

Een laatste onderdeel van het ontwerp van decreet betreft de Mobiliteitsraad. De CVP-fractie hoopt dat u dit orgaan alle kansen zult geven om mee te werken aan een nieuw mobiliteitsbeleid.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onze fractie zal zich onthouden bij de stemming over dit ontwerp van decreet. De stap in de richting van de basismobiliteit is ons inziens te klein, zeker als men in aanmerking neemt dat hier al vijf jaar over wordt gepraat. Het ontwerp van decreet is een gemiste kans. De bestaande middelen zouden op een efficiëntere manier moeten worden gebruikt, en gezien de budgettaire mogelijkheden had men meer geld moeten uittrekken voor het openbaar vervoer.

Basismobiliteit is evenwel een heel positieve beleidsdoelstelling. Dat standpunt kan men al in CVP-congresteksten van voor 1995 terugvinden. Het minimumaanbod aan openbaar vervoer waarin het ontwerp van decreet voorziet, achten wij evenwel onvoldoende. Zaken als de bestemmingen, de aansluitingen, de commerciële snelheid, de informatie en het comfort worden niet decretaal veranderd.

Mijnheer de minister, het ontwerp van decreet zegt vrijwel niets over een cruciaal gegeven, namelijk hoe dit alles past in de investeringsprogramma's van De Lijn, hoewel u dit zojuist even kort toelichtte. We kunnen dit ontwerp van decreet onmogelijk goedkeuren zonder op de hoogte te zijn van de precieze gevolgen voor de begroting en de meerjarenprogramma's van De Lijn. Dat is een hoofdreden voor onze onthouding. *(Applaus bij de CVP)*

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, uw opmerkingen over het taxivergunningsprobleem

zijn terecht. Ik heb er geen idee van waarom de vorige regering niet in beroep ging tegen de beslissingen van het Brussels Gewest. Zoals de zaken er nu voor staan, is er inderdaad in zekere mate een probleem voor de Vlaamse bedrijven. Het voorliggende ontwerp van decreet is evenwel een kapstok voor akkoorden met het Brussels Gewest. Het is de bedoeling dat de vergunningen van het Brussels en het Vlaams Gewest inwisselbaar worden. Minister Chabert is bij deze aangelegenheid betrokken, en ik ben er zeker van dat ik bij hem een gewillig oor zal vinden. Als dit ontwerp decreet wordt, dan beschikken we over een middel om akkoorden af te sluiten. Voorheen was dat niet zo gemakkelijk.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : De minister weet dat de taxi-federatie dat ontwerp van decreet – en dan vooral artikel 25 – heeft besproken. De federatie heeft gesuggereerd om degenen die hun zetel in een ander Gewest hebben, niet de mogelijkheid te bieden om hun wagens in de gemeenten van het Vlaams Gewest te stationeren. De decreetgever kan zelf zijn verantwoordelijkheid nemen zonder zijn toevlucht te moeten zoeken tot gewestoverschrijdend overleg.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb altijd gedacht dat politiek bedrijven neerkomt op keuzes maken, en niet op het debiteren van theoretische verlanglijstjes. Ik heb de heer Decaluwe al vaker verweten dat hij geen rekening houdt met de budgettaire implicaties. Men kan niet alles van vandaag op morgen realiseren. De heer Decaluwe heeft veel kritiek op dit ontwerp van decreet over de basismobiliteit. Dit ontwerp van decreet wil voorzien in een minimumaanbod : niets minder, maar ook niets meer. In de commissie heeft de minister gezegd dat er pas nieuwe bussen komen als is aangetoond dat er daar nood aan is. Dat is toch de logica zelf. Als er vraag naar is, zal dat worden gerealiseerd.

In het Vlaams regeerakkoord staat dat de regering een trendbreuk wil realiseren inzake mobiliteit. Mobiliteit is meer dan het wegwerken van de files : het gaat ook om verkeersleefbaarheid, milieuzorg, en meer in het algemeen, om welzijn. Uit het ontwerp van decreet blijkt duidelijk dat het gemeenschappelijk vervoer een grote rol moet vervullen in het bevorderen van de mobiliteit. De burger moet keuzemogelijkheden hebben bij de organisatie van

Van Aperen

zijn persoonlijk vervoer. Die vrijheid moet steunen op verantwoordelijkheid en duurzaamheid. Daarom is het nodig dat er een volwaardig alternatief bestaat voor de auto. Dit ontwerp van decreet is daartoe de aanzet.

Iedereen is er zich van bewust dat het fileprobleem te groot wordt. Dit ontwerp van decreet biedt de mogelijkheden om het gemeenschappelijk vervoer uit te bouwen tot een volwaardig alternatief voor de auto. De basismobiliteit geeft de stedelijke gebieden en de buitengebieden de kans om eindelijk over een snel en frequent aangeboden gemeenschappelijk vervoer te beschikken. De VLD-fractie is verheugd dat dit ontwerp van decreet hier ter stemming wordt gelegd.

Er wordt al jaren gesproken over mobiliteit. Op een bepaald ogenblik heeft de heer Tobback nog een commissie voorgezeten die dit probleem heeft besproken. Zowel in de Kamer van volksvertegenwoordigers als in het Vlaams Parlement werd al veel over mobiliteit gesproken. Men moet het daar inderdaad op alle niveaus over hebben. Mobiliteit is een zaak van het Vlaams Parlement, maar ook van het federale parlement. We hebben hier nog gedebatteerd over de verhoging van onze impact op de NMBS. De werking van de NMBS is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk.

De heer Carl Decaluwe : Men moet de zaken in zijn juist perspectief plaatsen. Men zegt dat er mogelijkheden komen omdat in de buitengebieden zeer frequent bussen zullen rijden. Tijdens werkdagen zal de maximale wachttijd echter 75 minuten bedragen, tijdens de weekends zelfs 140 minuten. Ik denk dat u wat overdrijft als u zegt dat dit mensen ertoe zal bewegen om de auto thuis te laten en de bus te nemen.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, u hebt mij horen zeggen dat dit een minimum is, u weet bovendien dat er een systeem van belbussen bestaat. Taxidiensten voor een gedeelte laten deelnemen aan het gemeenschappelijk vervoer is de enige mogelijkheid om het veel te dure project van belbussen in bepaalde regio's om te zetten in een betaalbaar systeem. Dit moet ertoe leiden dat ook in de buitengebieden het aanbod van gemeenschappelijk vervoer groter wordt. Dit moet niet noodzakelijkerwijze door De Lijn worden georganiseerd, maar wel in samenspraak met De Lijn. In de commissie is gezegd dat een bepaalde belbus 3.000 frank kost, of zelfs meer, per gebruiker. Daarom werd beslist te zoeken naar een efficiënter en

goedkoper systeem. Vanuit die bekommernis is de taxidienst in dit ontwerp van decreet geïntegreerd. De buitengebieden kunnen via een alternatief vervoer, bijvoorbeeld via taxidiensten, en niet via Lijn- of belbussen in de basismobiliteit worden opgenomen en beter bediend.

De werkzaamheden in de commissie hebben alle fracties de mogelijkheid geboden om samen verfijningen aan het oorspronkelijke ontwerp van decreet aan te brengen. De VLD-fractie had drie bekommernissen. De eerste betrof het minimumpercentage dat moet worden uitbesteed. Voor de minister is het niet vreemd dat de VLD graag de privé-sector iets meer ziet participeren in de uitbesteding van De Lijn, althans wat het zuiver operationele gedeelte betreft. We zijn verheugd dat een minimumpercentage in het ontwerp van decreet werd ingeschreven. Het zal door de regering worden vastgelegd. De verantwoordelijkheid ligt hier duidelijk bij de regering.

Een tweede bekommernis betrof de rapportering. We zijn tevreden dat deze in eerste instantie aan de regering, en vervolgens aan het Vlaams Parlement dient te gebeuren. Verder dient ze minimaal inhoudelijk te zijn. Het mag geen vrijblijvend rapport worden, er moeten een aantal vaste gegevens in voorkomen. Ten derde, moet het rapport de behandeling van de klachten bevatten. Vroeger liet men de VVM optreden als rechter en partij. Nu is er een initiatief ontwikkeld om de behandeling van de klachten naar een ander niveau over te plaatsen.

Het zijn goede veranderingen, die het ontwerp van decreet verfijnen en verbeteren. Toch houden we nog een bezorgdheid over. Iedereen wou streven naar een zo efficiënt mogelijke service aan de beste prijs. We hebben jaarlijks een budget van ongeveer 16 miljard frank voor het gemeenschappelijk vervoer. Wij denken dat er op termijn een opsplitsing moet komen tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij enerzijds, als organisator van het openbaar vervoer dat volledig de krijtlijnen vastlegt van het regeringsbeleid, en de operator anderzijds, die de lijnen uitbesteedt in een open concurrentie met andere operatoren.

De Lijn moet daar niet zo bang voor zijn. Wie in het bedrijfsleven beschikt over een groot wagenpark, creëert automatisch een aantal faciliteiten in zijn organisatie. Ik meen dat De Lijn bij machte moet zijn om de concurrentie aan te gaan met de privé-sector. Natuurlijk moeten in die privé-sector de sociale akkoorden dezelfde zijn als bij de andere operator. Men moet op een realistische en eerlijke wijze met elkaar kunnen concurreren. Indien

Van Aperen

dat gebeurt, kunnen de prijzen op termijn zelfs dalen. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat die mogelijkheid bestaat. Maar tegelijk zal de VVM, die de regeringsbeslissingen in praktijk moet brengen, op haar tanden moeten bijten en met goede ideeën voor de dag komen om binnen dat budget de beste service inzake openbaar vervoer te geven. Dat blijft een van onze bekommernissen.

Mijnheer de minister, u hebt verklaard dit te willen bekijken, maar dan wel via het oprichtingsdecreet van de VVM. Misschien kan er in een later stadium een ernstig debat over worden gevoerd. We houden u aan onze afspraak, en zullen u eraan herinneren, mocht u dit zijn vergeten. Maar meestal doet u dat niet zo gemakkelijk.

Dit ontwerp van decreet handelt ook over de taxidiensten, de organisatie van de limousinediensten en de Mobiliteitsraad. Deze raad is een uitstekend forum om met heel Vlaanderen, met de diverse sociale partners, te discussiëren over mobiliteit en voorstellen te formuleren als antwoord op de vraag waar Vlaanderen inzake mobiliteit heen wil en kan. We kunnen immers heel veel willen, maar we moeten het ook kunnen. We moeten realistisch blijven. De mobiliteit wordt beïnvloed door veel factoren : het gaat niet alleen om de files, maar ook in belangrijke mate om de verkeersveiligheid. Het komt neer op de vermindering van de verkeersarmoede. Dit ontwerp van decreet is daar een ideaal instrument voor. Ik hoop dat alle actoren die betrokken zijn bij de mobiliteit ook zullen kunnen participeren in deze raad.

Over de kwestie van de taxidiensten is lang gediscussieerd. De VLD heeft terzake min of meer het vuur aan de lont gestoken : 27 van de 81 artikels – dus een derde – in dit ontwerp van decreet handelen over taxidiensten. We vroegen ons af of het niet beter was geweest daar een apart ontwerp van decreet over te maken. Maar daar de taxidiensten inderdaad kunnen helpen om dit mobiliteitsprobleem gedeeltelijk op te lossen, hebben we aanvaard dat ze in dit ontwerp van decreet over de basismobiliteit werden opgenomen. Over artikel 27 is er vrij lang gediscussieerd in de commissie, maar uiteindelijk bereikten we eensgezindheid. Er werd unaniem beslist om dit artikel te schrappen.

In de tweede lezing hebben we oog gehad voor de realiteit. Buitenlandse ervaringen leren ons dat het niet altijd zo gemakkelijk is om een oorlog te vermijden tussen taxidiensten. Het is zeker niet onze bedoeling een taxi-oorlog te ontketenen in Vlaan-

deren. Mijnheer Van Rompuy, in Zaventem weet men zeer goed wat een taxioorlog zou betekenen. Het was dus verstandig om artikel 27 anders te formuleren, en zo de lont uit het kruitvat te verwijderen. Toch wil ik ervoor pleiten, mijnheer de minister, dat dit ontwerp van decreet niet zou leiden tot protectionisme. We moeten vermijden dat de taxidiensten een bevoorrechte positie krijgen doordat ze te veel worden beschermd. Het ondernemerschap moet terzake gevrijwaard blijven en mag niet te veel aan banden worden gelegd.

Mijn fractie meent dat dit ontwerp van decreet een stap in de goede richting is. Het is een stap naar een betere mobiliteit voor Vlaanderen, maar het is niet de enige stap. Dit alleen zal het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen niet oplossen. Ik kijk dan ook met enige spanning uit naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat binnen enkele maanden in dit parlement zal worden besproken. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we hebben dit debat reeds uitvoerig in de commissie gevoerd. Daarom zal ik me nu beperken tot het aanrekenen van de elementen die het stemgedrag van de Vlaams-Blokfractie zullen bepalen.

U zult zich herinneren dat we een aantal semantische opmerkingen hadden bij dit ontwerp van decreet. Met sommige van die opmerkingen werd terdege rekening gehouden. Ik verwijs naar de verbetering die we hebben kunnen aanbrengen in het tweede punt van artikel 2. Daar heeft men 'de plaats van oorsprong van de militairen' terecht vervangen door 'de woonplaats van de militairen'. Met andere semantische opmerkingen heeft de commissie geen rekening gehouden. Dat betreuren we. Zelfs de Volksunie heeft ons niet gevolgd in onze flamingantische stelling om onder meer het woord 'netmanagement' te vervangen door 'netbeheer', ondanks het feit dat zelfs de dienst Taaladvies van het parlement geen enkel bezwaar had tegen die wijziging.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Penris, ik wil hier toch wel een belangrijke nuance bij aanbrengen. De dienst Taaladvies heeft enkel gezegd dat beide termen correct zijn. Met het oog op een zo groot mogelijke duidelijkheid hebben we in de commissie – samen met ook de Volksunie – geopteerd voor 'netmanagement'.

De heer Jan Penris : Het Vlaams Blok heeft ook drie inhoudelijke opmerkingen. Over de Mobiliteitsraad hebben we kunnen vaststellen dat er een algemene consensus bestaat. Ook met het element 'basismobiliteit' zullen weinigen in dit parlement problemen hebben. Het is misschien wel zo dat die basismobiliteit niet wordt georganiseerd op de manier die men had gewenst. Sommigen stellen – mogelijk wel terecht – dat er geen basismobiliteit wordt gecreëerd, maar dat er gewoon een minimumaanbod wordt gegeven. Hoe dan ook, zelfs met dat minimumaanbod kunnen we mijns inziens tevreden zijn.

Wat zijn de elementen die een gebruiker van privévervoer ertoe kunnen aanzetten om toch te kiezen voor openbaar vervoer ? Het antwoord luidt : frequentie, betrouwbaarheid, veiligheid en comfort van het aangeboden openbaar vervoer. Dit ontwerp van decreet heeft de ambitie om zeker de eerste twee elementen – frequentie en betrouwbaarheid – te waarborgen. Dat onderdeel kan dus zeker onze instemming wegdragen. Zelf hadden we graag gehad dat er ook over veiligheid en comfort bepaalde elementen in het ontwerp van decreet zouden zijn opgenomen, maar minister Stevaert heeft wel argumenten om te stellen dat dit daarvoor misschien niet het aangewezen instrument is.

Wat de totale kostprijs betreft, zeggen wij – in tegenstelling tot de CVP-fractie – dat dit ons koud laat. Als men kiest voor basismobiliteit en als men de kaart van het openbaar vervoer trekt, dan moet men die kaart voluit trekken. In dat geval moet men de mogelijke financiële consequenties erbij nemen. Wij hebben daar geen probleem mee.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil even ingaan op het aspect van de financiële consequenties. De heer Decaluwe zegt dat ik de waarheid geweld aandoe. In het verslag staan onderaan op bladzijde 30 de desbetreffende cijfers. Men kan ze dus vergelijken met de cijfers die ik hier heb gegeven. Dat zijn identieke cijfers. U hoeft het dus niet zo zwaarwichtig te formuleren.

De heer Jan Penris : Het laatste deel zet ons aan tot enige voorzichtigheid. Met betrekking tot de taxi's hebben we een logistieke uitschuiver gemaakt. Gedreven door het enthousiaste pleidooi van de heer Denys, die de principes van de vrije markt hoog in het vaandel draagt, hebben we het oorspronkelijke artikel 27 geschrapt. Een ander lid van zijn fractie, geen lid van de commissie, heeft me achteraf gezegd dat onze commissie daarmee

een blunder heeft gemaakt, en dat klopt inderdaad. De minister heeft geprobeerd om een en ander recht te trekken met een nieuw, minder vergaand artikel 27. Dat doet echter niets af aan het feit dat we een bok hebben geschoten. We moeten dat durven toegeven.

Het was beter geweest artikel 27, waarover de diensten van de minister met de betrokken sector hebben onderhandeld, te behouden, al was het maar omdat daarmee het aspect openbaar nut van de dienst bewaard zou zijn. Taxioorlogen kunnen we pas vermijden als we de bonafide taximaatschappijen wapens in handen geven om hun malafide concurrenten juridisch te treffen. Dat kan alleen als het begrip openbaar nut in het decreet wordt gebruikt. Het is dan ook te betreuren dat dit niet het geval is. Dat is trouwens een van de redenen waarom ons oorspronkelijk enthousiasme voor dit decreet is afgezwakt.

Andere elementen werden al genoemd door de andere sprekers. Over het niet-dringend ziekenvervoer en het luchthavenvervoer is geen of onvoldoende duidelijkheid geschapen. De minister heeft gezegd dat het luchthavenvervoer valse concurrentie voert met bonafide taximaatschappijen, en dus aan dezelfde regelgeving als de taximaatschappijen onderworpen zou moeten zijn. We onderschrijven die stelling. De voorbereidende werken zullen zeker belangrijk zijn in rechtsprocedures die daarover gevoerd zullen worden. Voor het ziekenvervoer geldt dat niet, omdat daarbij humane elementen meespelen, die misschien in de voorbereidende werken niet tot uiting zijn gekomen, en die een aparte regeling verantwoorden.

Mijnheer de minister, we zijn op dit punt als decreetgever niet duidelijk geweest. We hadden ons niet tevreden moeten stellen met uw antwoorden in de commissie. We hadden die antwoorden moeten verzilveren en in het decreet opnemen, zodat we terzake meer duidelijkheid hadden gecreëerd.

Minister Steve Stevaert : We moeten een onderscheid maken. Voor de toeristische sector is het duidelijk dat er een vergunning moet worden aangevraagd. Een toeristisch bedrijf kan die vergunning niet krijgen, anders komt het in een vorm van koppelverkoop terecht. Ze mogen het niet gratis aanbieden. Voor de sector is het een goede zaak dat we die richting uitgaan. Volgens sommigen storten we de sector in de miserie, want het is een vorm van oneigenlijke concurrentie die in de toeristische sector tot veel problemen leidt, en ook niet correct is ten aanzien van de taxisector. We hebben dus een goed standpunt ingenomen. Het

Stevaert

ziekenvervoer is een federale materie. Dat is een andere problematiek.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, u hebt dat ook al in de commissie gezegd, maar u moet een onderscheid maken tussen het dringend ziekenvervoer, dat wel degelijk een federale materie is en wellicht nog lang zal blijven, en het niet-dringend ziekenvervoer. Voor die sector maakt u wel een uitzondering. Ik begrijp dat, maar u zou ze beter moeten verantwoorden. Het valt immers te vrezen dat op basis daarvan, en op basis van een mogelijke schending van het beginsel van non-discriminatie dat in de grondwet is ingeschreven, nog heel wat processen gevoerd zullen worden. Naar verluidt is één van onze collega's de reissector aan het opwarmen voor zulke initiatieven. Dat is misschien te betreuren, maar het is ook te begrijpen van de kant van de sector, en van onze jonge collega uit de oppositie.

Wij hebben blijvende bezwaren tegen de libellering van artikel 25 inzake de gewestoverschrijdende taxiproblematiek.

Mijn fractie was aanvankelijk enthousiast over dit ontwerp van decreet. Dit enthousiasme is enigszins getemperd door de onduidelijkheid die met betrekking tot het taxivervoer is blijven bestaan. Aangezien we evenwel niet bereid zijn om het kind samen met het badwater weg te gooien, zullen we ons bij de stemming onthouden. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wat de verbetering en de modernisering van het beleid inzake het openbaar vervoer betreft, betekent het voorliggende ontwerp van decreet een grote stap voorwaarts.

Dit ontwerp van decreet heeft een lange voorgeschiedenis. Het voorstel dateert nog uit de vorige legislatuur. We zijn er toen niet in geslaagd een akkoord te bereiken. Ik ben dan ook zeer gelukkig dat we dit nu wel kunnen realiseren.

Het ontwerp van decreet betekent in eerste instantie een principiële stap voorwaarts. Het is niet de bedoeling om onmiddellijk 35, 75 of 500 bussen meer te laten rijden. Het ontwerp van decreet op de basismobiliteit schept een objectief kader om het openbaar vervoer voor iedereen af te meten.

Dit kader is gebaseerd op objectieve gegevens betreffende de ruimtelijke realiteit en de vervoersnoden die hieruit voortvloeien.

Een aspect dat hier vaak uit het oog wordt verloren, is het feit dat de basismobiliteit de burger een recht geeft. In ruil voor het geld dat hij aan de samenleving geeft, krijgt de burger het recht op een goede toegang tot een efficiënt, effectief en hopelijk ook veilig en comfortabel openbaar vervoer.

Het gaat hier om een ambitieus project. Het is eigenlijk een spijtige zaak dat we het garanderen van een correct, op de ruimtelijke realiteit gebaseerd minimumaanbod een ambitieus voorstel moeten noemen. Aangezien we dit al lang geleden hadden moeten realiseren, hoop ik dat we nu eindelijk die stap voorwaarts kunnen zetten.

Het is ook op financieel vlak een ambitieus project. De heer Decaluwe heeft daarnet al met een paar ongelukkig gekozen termen gesteld dat dit ontwerp van decreet op kruissnelheid 5 miljard frank per jaar zal kosten. Dit is inderdaad het bedrag dat in de commissie werd vernoemd.

Hoewel het hier in absolute cijfers om een hoog bedrag gaat, wil ik me met de dood in het hart aansluiten bij de vorige spreker : voor het aanbieden van een kwalitatief openbaar vervoer is dit mijns inziens geen frank teveel.

Dit is trouwens het eindpunt niet. Basismobiliteit is slechts de eerste stap. Op sommige plaatsen is dit in het kader van de mobiliteitsconvenants al aangevuld. Het is de bedoeling om het openbaar vervoer in het kader van het netmanagement nog verder aan te vullen. De uitgave van 5 miljard frank is slechts het startpunt, en allesbehalve het eindpunt.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Tobback, we zitten met een probleem. Ik ben het eens met u, maar u bent het niet eens met mij. Ik heb eveneens voor voldoende middelen gepleit. Ik ben er evenwel van overtuigd dat het voorliggende ontwerp van decreet de illusie creëert dat men in voldoende middelen voorziet. Ik ben echter van oordeel dat dit niet het geval is. Als de minister er bij een volgende begrotingscontrole echter 2 miljard frank bovenop wil doen, dan kan hij op onze steun rekenen.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Decaluwe, we zullen dit met de nodige curiositeit afwachten. U hanteert de stelling niet voor, maar ook niet tegen te zijn. U vindt het niet genoeg, maar u vindt het

Tobback

ook te veel. U zegt dat het te weinig is, en dat het meer zal moeten zijn, meer in aanbod, maar ook meer in financiële middelen.

Dit ontwerp van decreet legt de basis waar men in ieder geval niet om heen kan. Al de rest zijn bijkomende stappen die via netmanagement of mobiliteitsconvenants, en met inbreng van allerlei andere partners, gerealiseerd zullen worden.

Voor ons – net zoals voor de heer Van Aperen – is het belangrijk dat dit ontwerp van decreet ruimte biedt aan alle betrokken actoren om deze basismobiliteit in te vullen, zowel in een reguliere dienstverlening van De Lijn als in een systeem van belbussen waarbij al dan niet met taxibedrijven wordt samengewerkt. Dit moet het mogelijk maken om, onder coördinatie van De Lijn die moet toezien op een coherent aanbod, alle betrokkenen zich hierin te laten inschrijven en daarin te laten participeren met het oog op een soepel, coherent en nuttig gebruik van het openbaar vervoer.

De heer Van Aperen heeft het ook gehad over de vrije keuze waarvan hij een grote voorstander blijkt te zijn. Ik zal het hebben over het gelijk leggen van de lat. Willen we een oplossing bieden voor het mobiliteitsprobleem – dat veel meer is dan alleen maar het fileprobleem – en dus voor het probleem van zowel te veel als te weinig aanbod en voor het probleem van een te geconcentreerd aanbod op bepaalde momenten, dan zal men een veel breder pakket aan keuzes moeten kunnen aanbieden. Een goed openbaar vervoer is daar één belangrijk aspect van. Nu is de keuze echter onvoldoende omdat de lat nog niet gelijk ligt. De efficiëntie, de soepelheid en het gebruiksgemak zijn niet even groot met het openbaar vervoer. Met dit ontwerp van decreet wordt geprobeerd daar gedeeltelijk aan tegemoet te komen, op de ene plaats op een veel intensere manier dan op de andere. Met dit ontwerp van decreet wordt dan ook een stap in de goede richting gezet. Om die reden zullen we het steunen.

Aan de taalkeuze – netmanagement of netbeheer – hoeven we mijns inziens niet te veel tijd te besteden. Het instrument van de Mobiliteitsraad – de MORA of welke naam we er ook aan mogen geven – is in ieder geval een nuttig instrument dat alle betrokkenen in de mogelijkheid moet stellen een goed en kwalitatief openbaar vervoer aan te bieden.

De discussie over de taxisector en het behoud van de regeling voor die sector is mijns inziens een nuttige discussie geweest. In dit ontwerp van decreet worden voor deze sector zelfs een aantal nieuwe kansen gecreëerd en worden bepaalde problemen opgelost. Ook voor deze sector betekent dit dus in vergelijking met de vroegere situatie een stap vooruit. Dit kan ons enkel gelukkig stemmen, zeker omdat we deze sector willen inschakelen in het aanbieden van een goed en collectief openbaar vervoer.

Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of het ontwerp van decreet en het voorstel van decreet samen mogen worden behandeld. Aangezien ik deze tribune niet voor een tweede maal zal betreden, wil ik ze samen becommentariëren.

Op zich zal dit voorstel van decreet op het terrein geen grote veranderingen teweegbrengen. Het biedt een decretale basis voor het instrument van de mobiliteitsconvenants dat nauw samenhangt met het hele aanbod aan openbaar vervoer, met een goed en gediversifieerd aanbod. Dat aanbod moet nog worden verbeterd en uitgebreid, met aandacht voor het comfort en het opdrijven van de commerciële snelheid door alle verantwoordelijken voor hun verantwoordelijkheid te stellen en alle actoren – De Lijn, het Vlaams Gewest zelf, de gemeenten en provincies en allen die zich wensen in te schakelen – te laten participeren. Ik verwijs in dit verband ook naar de mogelijkheid die gecreëerd wordt om ook bedrijven en derden bij die mobiliteitsconvenants te betrekken. Dit is een belangrijke stap voorwaarts. Ik hoop dat ze er zich zullen voor inschrijven en niet alleen maar de mogelijkheid toejuichen. Hopelijk kunnen we dan met deze twee instrumenten samen – basismobiliteit en een goed systeem van mobiliteitsconvenants – stappen zetten naar het gelijk leggen van de lat tussen openbaar collectief vervoer en individueel wagengebruik. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit ontwerp van decreet is nodig omdat we een groot mobiliteitsprobleem hebben. Het wil ten dele bijdragen aan de oplossing van dit probleem.

In de toelichting bij het ontwerp van decreet staat dat het aantal automobilisten steeds verder groeit. Het valt niet meer te verwachten dat dit probleem kan worden aangepakt ondanks investeringen in wegen. Ook al stijgt het autogebruik, sommige mensen kampen met vervoersarmoede, sommige

Malcorps

mensen kunnen zich te weinig verplaatsen en krijgen daardoor sociale problemen.

Het ontwerp van decreet heeft twee doelstellingen. Het wil openbaar vervoer bieden voor iedereen. Het wil een oplossing vinden voor de bereikbaarheid van de steden, het fileprobleem en de congestie. Het wil ook de negatieve externe effecten, de milieueffecten, van het verkeer verlagen. De tweede doelstelling is een sociale doelstelling. Het wil personen helpen die niet over eigen vervoermiddelen beschikken. De sociale functie van basismobiliteit is het verhogen van het beschikbaarheidsnut. De maatschappelijke, economische en ecologische functie is het verhogen van het gebruiksnuut. Het is dus een heel ambitieus project. Kan dit ontwerp van decreet al die verschillende opdrachten waarmaken? Ik denk dat het antwoord hierop een onomwonden ja is. Misschien moeten we het dan niet hebben over het ontwerp van decreet basismobiliteit, maar over het ontwerp van decreet basismobiliteit en netmanagement. Dat zijn twee verschillende dingen. Via die twee instrumenten kan men de verschillende problemen oplossen.

Het ontwerp van decreet gaat niet alleen over De Lijn, de VVM, het gaat over geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer. De samenwerking tussen verschillende soorten vervoer is heel belangrijk. Basismobiliteit en netmanagement horen samen. Basismobiliteit stelt de sociale functie centraal. Er moet een voldoende aanbod zijn voor mensen die zich misschien anders niet kunnen verplaatsen en sociale problemen krijgen. Zo kan men meer landelijke gebieden helpen. In deze sociale invulling zit meteen een economische en ecologische functie ingebakken, omdat het aanbod varieert volgens het soort gebied. Daarom heeft onze fractie uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor de stedelijke en de grootstedelijke gebieden waar de problematiek anders is dan in landelijke gebieden.

In het netmanagement primeert de bereikbaarheidsproblematiek. Openbaar vervoer kan een deel van de oplossing zijn voor de congestie en het steeds maar aangroeiend autogebruik. Criteria zoals de reisweg, de bereikbaarheid, het bedieningsniveau, de frequentie, het comfort, de halteinfrastructuur, de commerciële snelheid, het minimum te bedienen aantrekkingspolen, zijn hierbij zeer belangrijk. Onze fractie staat erop om het netmanagement zeer ruim te omschrijven om die ambitie, die al in de toelichting stond, in het ontwerp van decreet zelf voldoende tot uiting te laten

komen. Via het netmanagement moeten we een deel van het mobiliteitsprobleem kunnen oplossen. De hamvraag is immers of bus en tram kunnen concurreren met de wagen, ook in een stedelijke context. Deze concurrentie, en niet minder dan dat, moet onze ambitie zijn.

In het netmanagement zit ook een sociale functie. Vervoersarmoede bestaat ook in stedelijk gebied, ook al rijden daar veel meer bussen en trams dan in landelijke gebieden. De problematiek moet anders worden benaderd. In stedelijke gebieden liggen de verwachtingen hoger. Sociale problemen zijn trouwens altijd ook relatief en hebben te maken met de vergelijking met wat anderen wel kunnen. Zo is de mogelijkheid om 's avonds naar de cinema te gaan in het centrum een sociale verwachting in een stedelijke context.

Nu basismobiliteit en management werden verankerd in het decreet, moeten we ons de vraag stellen over welke garanties en controlemogelijkheden we beschikken. Basismobiliteit is duidelijk omschreven als een basisrecht. Het is vergelijkbaar met het basisrecht op drinkwater, het recht op vervuiling van water omwille van de hygiëne en met het recht op een basisinkomen. Het maakt deel uit van een reeks sociale en ecologische basisrechten. Als het ontwerp van decreet wordt goedgekeurd, wordt het juridisch afdwingbaar. Dat is uniek. De Vlaamse regering en het Vlaams Parlement zullen met andere woorden hun nek uitsteken.

Voor netmanagement wordt niet zover gegaan, maar onze fractie heeft wel aangedrongen op een serieuze controle. Het parlement zal de zaak geregeld evalueren. We zullen onderzoeken of we via het netmanagement de sociale, ecologische en economische doelstellingen halen en of de mobiliteit erdoor verbetert.

Het ontwerp van decreet gaat niet alleen over De Lijn. Ook de complementariteit met andere vormen van collectief vervoer is belangrijk. Het was een goede keuze om duidelijk voor één decreet te opteren. De diverse vormen van vervoer horen immers samen. Het vergt een mentaliteitswijziging om in te zien dat er naast belbussen ook taxidiensten zijn en dat taxi's gedeeltelijk complementair moeten zijn aan busdiensten, bijvoorbeeld door middel van een gecombineerd ticket. Dergelijke zaken moeten verder worden uitgewerkt. De complementariteit is ook de beste oplossing voor het kostenplaatje, want in het ontwerp van decreet wordt een vorm van PPS vastgelegd.

Malcorps

Dit ontwerp van decreet is heel belangrijk, maar vormt pas het begin van de strijd. We staan nog lang niet waar we willen. Er moet nog hard worden gewerkt aan de sociale problemen, aan de bereikbaarheid, aan een beter leefmilieu en aan de verkeersveiligheid. Al deze punten moeten centraal staan in het langverwachte Vlaams mobiliteitsplan. Het zou goed zijn als de minister ons straks een duidelijke timing en agenda meedeelt. Het geheel van de discussie moet immers nog worden gevoerd. Hopelijk zal het parlement dat doen voeren vóór het zomerreces.

Natuurlijk aanvaarden we de wijze raad van de minister over het federaal verkeersveiligheidsbeleid en de NMBS. We mogen onze eigen Vlaamse agenda en opdracht echter niet uit het oog verliezen. Het vervolg van het mobiliteitsdebat zal zowel in Vlaanderen als op federaal niveau ongetwijfeld nog veel boeiender zijn dan de discussie die we hebben gevoerd over het decreet basismobiliteit en netmanagement. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal proberen niet te veel in herhaling te vallen. VU&ID is altijd gelukkig als er eigen bevoegdheden worden ingevuld. Het stads- en streekvervoer is al onze bevoegdheid sinds de staatshervormingen van 1988 en 1993. Met dit decreet worden een 24-tal wetten en besluiten vervangen die al in voege waren sinds 1875. We hebben wel enkele opmerkingen.

Er is slechts een gedeeltelijke aanpak, maar bijna noodzakelijkerwijs kunnen we ons daarin vinden. Het advies van de MINA-raad stelt ook dat het bijna niet anders kan dan modulair te handelen. Via het opstaprecht nemen we een aanvang met een enorme opdracht : het invullen van het recht op openbaar vervoer voor iedereen. Het gaat enkel over het openbare personenvervoer, en dus niet over het vrachtvervoer via de weg, het water of het spoor.

Mijnheer de minister, we kunnen de algemene opdracht slechts vervullen als we nog veel verder staan met de staatshervorming. De NMBS is volop actueel, maar er zijn nog een aantal andere uitdagingen. U hebt in uw memorie van toelichting zelf aangehaald dat de grote opdracht de aangelegenheid van de residuaire bevoegdheden blijft. We hebben artikel 35 van de Grondwet destijds bejubeld als de ommekeer naar de confederale staat.

De omschrijving moet nog steeds gebeuren. Dit moet dan ook worden gerealiseerd. In de tweede plaats zijn er de homogene bevoegdheidspakketten. We steunen de pragmatische aanpak.

Snelheid, comfort en prijs van het vervoer worden toebedeeld aan de VVM in het kader van het netmanagement. We verkiezen het woord 'netbeheer', maar er zijn goede argumenten om daar vanaf te stappen. Netbeheer zal namelijk in de toekomst de term zijn waarmee we ons energielandschap omschrijven.

Ik wil nog het punt aanhalen van de afdwingbaarheid. Als jurist wil ik zeggen dat dit enkel een symbool is. We hebben de hele bespreking van de grondrechten gehad. De belangrijkste zijn voeding en huisvesting. We mogen eerlijkheidshalve niet spreken van afdwingbaarheid als alles zich beperkt tot een luttel schadevergoeding, dan nog onder randvoorwaarden.

We vinden het positief dat de taxisector in dit ontwerp van decreet is opgenomen. Het vergunningbeleid is geregeld, ook al kunnen er vragen worden gesteld over de relatie tot het openbaar nut, rendabiliteit en invulling. De tegenprestatie van de taxisector moet nog volgen. Er moet worden onderzocht hoe ze zich zullen inschakelen in het mobiliteitsdossier. Dit zal de toekomst uitwijzen.

Ik wil nog iets zeggen over de MORA, het instrument voor de geïntegreerde aanpak van de mobiliteit. Er wordt beweerd dat die te breed is door de diversiteit. Ik vind ze eerder te eng. Eens er wordt aanvaard dat mobiliteit een van de essentiële problemen is, moeten binnen dit adviesorgaan ook andere sectoren worden ingeschakeld, zoals ruimtelijke ordening, veiligheid, politie, enzovoort. Dat doen we ook in onze verkeerscommissies op het gemeentelijk vlak.

Wij zijn tevreden, maar wijzen er toch op dat het Vlaams regeerakkoord nog veel ambitieuzer is. Voor ons is de verkeersveiligheid de prioriteit. Wij juichen uw initiatief om een tienpuntenprogramma te formuleren dus toe. Ook van uw initiatief inzake het VOV, het Vlaams Overleg Verkeersveiligheid, verwachten wij veel.

Een andere prioriteit is de verkeersleefbaarheid. Ik heb het dan over de verkeerscongestie en de files. Om die problemen op te lossen, zal er meer nodig zijn dan meer en beter openbaar vervoer en meer en betere infrastructuur. Men zal ongetwijfeld aandacht moeten besteden aan het achterliggend eco-

Loones

nomisch probleem. Het gaat om een economische benadering in een markteconomie. De openbare weg is publiek goed. Het prijsbeleid moeten worden gecorrigeerd. Nu is er enkel een aanbodbeleid met een te grote vraag. Mijnheer de minister, u bent geen voorstander van maatregelen als rekeningrijden, maar dat zal in de toekomst onvermijdelijk worden.

We verwachten, samen met andere fracties, veel van het mobiliteitsplan voor Vlaanderen. Er is een adviesorgaan gecreëerd. We verwachten nu een plan waarin alles staat. Het zal een zware opdracht zijn, waarbij de regering kan rekenen op de steun van onze fractie. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb ongeveer twee uur aandachtig geluisterd en het was zeer interessant. Een uitspraak heeft me echter gestoord. De heer Decaluwe zei dat dit ontwerp van decreet de papiermolens nog meer zal doen draaien. De papierberg zou dus groter worden. Kan de minister mij zeggen of die bewering juist is of niet ? Het loont de moeite die vraag even te stellen. In alle regeringsverklaringen en dus niet alleen in de onze, komt het streven naar administratieve vereenvoudiging en verduidelijking voor. Ook in de beleidsbrieven is dat aan de orde. Dat streven is niet nieuw.

Mijnheer Van Aperen, u sprak over mobiliteit. Ook daar spreekt men reeds vele jaren over. De papierberg stoort ons echter ook al jaren. De mensen vragen bovendien eenvoudige en duidelijke regelgeving. Heeft de heer Decaluwe gelijk of overdrijft hij ? *(Rumoer)*

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik zal niet beweren dat de heer Decaluwe altijd ongelijk heeft, maar deze keer heeft hij ongelijk. Dit ontwerp zal niet leiden tot een grotere papierberg. Dit ontwerp zal leiden tot vereenvoudiging. De heer Loones heeft dat ook duidelijk gezegd. We hebben de bevoegdheid sinds 1988, maar we hebben er nooit een kader voor gecreëerd. Door het kader dat we nu creëren, zullen een twintigtal regelingen die vroeger bestonden, in dit decreet worden vervat. We gaan daarbij zelfs terug tot 1875. Dit gebeurt conform de regeerverklaring. Door dit

instrument vereenvoudigen we de zaak. We geven bovendien een invulling aan de Vlaamse bevoegdheid.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Moreau, de waarheid zal waarschijnlijk ergens in het midden liggen. Als men de verslagen nauwkeurig leest, stelt men vast dat een aantal doelgroepen die vandaag geen vergunning nodig hebben, morgen wel papieren moeten invullen. Dat geldt voor reisbureaus, instanties voor ziekenzorg, enzovoort. We hebben daar lang over gediscussieerd. Dat is de reden waarom ik zei dat een aantal doelgroepen met een bijkomende papiermolen zullen worden geconfronteerd. Voor het overige wordt de wetgeving enigszins vereenvoudigd. Of er echter minder papier zal worden geproduceerd, is een andere vraag. Ik herinner me het eenheidsdocument inzake het goederenvervoer. Men moest maar één formulier meer invullen. Als men echter evenveel moet invullen als bij de afzonderlijke papieren, dan boekt men natuurlijk geen vooruitgang.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het ontwerp over de basismobiliteit is een absoluut minimum. Het is natuurlijk niet zo dat we morgen in een ideale wereld qua mobiliteit zullen wonen, we zullen nog andere instrumenten moeten ontwikkelen. De heer Loones heeft goed weergegeven wat mijn visie is.

Het is belangrijk dat we in mei aan het parlement een mobiliteitsplan voor Vlaanderen voorleggen. In een onvolmaakt federaal land is dat zeer moeilijk. Men zal heel wat incentives moeten ontwikkelen om een aantal processen bij te sturen. Zelfs indien we over een homogeen bevoegdheidspakket zouden beschikken, zouden we rekening moeten houden met de economische omgeving. We mogen nooit het beeld creëren dat basismobiliteit het fileprobleem zal oplossen, maar we zetten wel een stap in de goede richting. Men moet een alternatief voor de wagen bieden. Hoe meer we de basismobiliteit uitbouwen, hoe beter het alternatief wordt. We moeten evenwel met de mentaliteit van de mensen rekening blijven houden.

Er werd ook een opmerking gemaakt over de taxi-sector. We hebben nauw overleg gepleegd met de sector, en er zijn nog punten waarover we kunnen discussiëren. We zetten echter een stap vooruit. Vroeger had elke taxi een vergunning nodig, maar

Stevaert

nu moet het taxibedrijf een vergunning hebben. Dit houdt een grote vereenvoudiging in.

Inzake de afdwingbaarheid kan men enkele juridische bedenkingen formuleren. Hierdoor verplichten we de overheid echter wel haar taak waar te maken. Het is een goede hefboom.

In de commissie en in de plenaire vergadering werd de materie uitgebreid behandeld. Ik dank dan ook iedereen, van de commissieleden tot de diensten van het parlement, voor hun medewerking. Het was immers niet eenvoudig om van deze uitgebreide discussie een getrouwe samenvatting te maken.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

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

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen.

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder :

1° geregeld vervoer : stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastge-

stelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer ;

2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer :

- a) vervoer van werknemers van en naar het werk ;
- b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen ;
- c) vervoer van militairen en hun gezinnen van en naar hun plaats van legering.

Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker.

3° vervoer voor eigen rekening : vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of rechtspersoon ;

4° taxidiensten : de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan de volgende eisen voldoen :

- a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd ;
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar ver-

Voorzitter

- keer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt ;
- c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst ;
- d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald ;
- 5° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder : alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen ;
- 6° afstand : de afstand in vogelvlucht ;
- 7° VVM : de Vlaamse Vervoermaatschappij, opgericht bij decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij ;
- 8° cabotagevervoer : tijdelijk binnenlands beroeps-personenvervoer over de weg door een vervoersondernemer die gevestigd is in een andere lidstaat van de Gemeenschap, zoals bedoeld in artikel 1 van verordening nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;
- 9° woonzone : een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ;
- 10° grootstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Gent ;
- 11° stedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de regionaal-stedelijke gebieden van de gemeenten Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas, Aalst, Roeselare, Turnhout ;
- 12° randstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de randstedelijke gebieden van de gemeenten Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St.-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, St.-Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar ;
- 13° kleinstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de kleinstedelijke gebieden van de gemeenten Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geeraardsbergen, Halle, Ieper, Lier, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Vilvoorde, Temse, Tienen, Tongeren, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge ;
- 14° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als grootstedelijk, stedelijk, randstedelijk of kleinstedelijk gebied.

– *Aangenomen.*

Artikel 3

De bepalingen van dit decreet zijn niet van toepassing op :

- 1° old-timers, voor zover ze voldoen aan de technische voorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse regering en voor zover ze niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt ;
- 2° de diensten ingericht op eigen initiatief ter gelegenheid van onvoorziene gebeurtenissen of om in de toevallige ontoereikendheid of de momentele schorsing van openbare vervoerdiensten te voorzien ;

Voorzitter

3° diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 4

De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

– *Aangenomen.*

Artikel 5

§ 1. De Vlaamse regering legt het in artikel 4 bedoelde minimumaanbod van geregeld vervoer vast, rekening houdend met beginselen vervat in §§ 2 tot en met 6.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer wordt voorzien tussen acht en drieëntwintig uur op zaterdag, zon- en wettelijke feestdagen, hierna 'het weekend' te noemen, en tussen zes en eenentwintig uur op andere dagen, hierna 'de week' te noemen.

§ 3. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van het te bedienen gebied. De bedieningsfrequentie in de grootstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden. De

bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden ligt altijd hoger dan de bedieningsfrequentie in de buitengebieden.

§ 4. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten tijdens de week wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren.

§ 5. De wachttijden aan een halte tussen de opeenvolgende geregelde vervoersdiensten zijn regelmatig in de tijd gespreid.

§ 6. De afstanden vanuit de woonzones in de gebieden bedoeld in artikel 4 tot haltes van geregelde vervoersdiensten worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. In de grootstedelijke en de stedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de randstedelijke gebieden. In de randstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de kleinstedelijke gebieden. In de kleinstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de buitengebieden.

§ 7. De Vlaamse regering bakent de gebieden, bedoeld in artikel 2, 10° tot en met 14° af binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

De afbakening, bedoeld in het eerste lid, vervalt op het ogenblik dat de afbakening wordt vastgesteld krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

§ 8. De Vlaamse regering stelt het in dit artikel bedoelde minimumaanbod vast binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

– *Aangenomen.*

Artikel 6

§ 1. De basismobiliteit wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM. De invoering van de basismobiliteit dient geleidelijk te gebeuren en gelijkmatig gespreid te worden over de verschillende gebieden.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer tijdens de spitsuren in de grootstedelijke gebieden en

Voorzitter

de stedelijke gebieden wordt verzekerd door middel van vaste lijndiensten.

§ 3. Wanneer niet voldaan is aan de in artikel 5 bedoelde minimumnormen inzake geregeld vervoer, kan de burger een klacht neerleggen bij de bevoegde administratie van het Vlaamse Gewest.

De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de vergoeding. De vergoeding kan enkel verschuldigd zijn indien het bewijs van een taxirit wordt geleverd. Dit bedrag is hoogstens één keer per dag verschuldigd aan de benadeelde en kan het totaalbedrag van de taxirit niet overschrijden.

De administratie van het Vlaamse Gewest onderzoekt de gegrondheid van de klacht en ondervraagt hiertoe alle betrokken partijen, waarna zij een beslissing neemt.

Indien de klacht gegrond is, past de VVM uiterlijk voor het einde van het volgende kwartaal de lijnvoering aan conform de minimumnormen bedoeld in artikel 5, en betaalt een vergoeding uit overeenkomstig het tweede lid, behoudens wanneer de tekortkoming te wijten is aan een niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis, ontstaan buiten de wil van de VVM.

De administratie van het Vlaamse Gewest rapporteert jaarlijks aan de Vlaamse regering de klachten en de eraan gegeven gevolgen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels van de in deze paragraaf bedoelde procedures.

§ 4. De VVM informeert de burger op afdoende wijze over het aanbod van geregeld vervoer.

§ 5. De VVM voorziet de haltes van geregeld vervoer van de nodige infrastructuur.

– *Aangenomen.*

Artikel 7

§ 1. Iedere wegbeheerder brengt de VVM tijdig op de hoogte van alle geplande wegwerkzaamheden.

§ 2. Het voorafgaand advies van de VVM wordt gevraagd :

1° ingeval de geografische afbakening van een grootstedelijk gebied, een stedelijk gebied, een randstedelijk gebied, een kleinstedelijk gebied of een buitengebied ingevolge een gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan gewijzigd wordt ;

2° ingeval van herinrichting van de wegen.

§ 3. De wegbeheerders brengen de VVM voorafgaand op de hoogte van manifestaties die georganiseerd worden op de door de VVM bediende wegen.

– *Aangenomen.*

ONDERAFDELING B**Het netmanagement****Artikel 8**

Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit, bedoeld in artikel 5, en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Het netmanagement omvat ten minste de regels en de criteria inzake de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur, de informatie aan de burger in het algemeen en de informatie aan de stopplaatsen omtrent het aanbod van geregeld vervoer, de eventuele uitbreiding of verhoging van de bedieningsfrequenties, de eventuele verhoging van de bedieningstijden, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied.

Met betrekking tot de grootstedelijke gebieden zal het netmanagement tevens rekening houden met de grootstedelijke functies van deze gebieden. De minimale bedieningstijden, zoals omschreven in artikel 5, zullen rekening houdend met deze grootstedelijke functies, ten aanzien van de minimumnormen inzake basismobiliteit, minimaal met twee uur worden uitgebreid, waarbij de minimaal te bedienen aantrekkingspolen zullen worden vastgesteld.

– *Aangenomen.*

Voorzitter

Artikel 9

§ 1. Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied van het Vlaamse Gewest opgedeeld in vervoersgebieden.

§ 2. Vervoersgebieden zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied. De gemeenten worden betrokken bij het afbakenen van de vervoersgebieden en bij de concrete invulling van de regels en de criteria van het netmanagement in hun vervoersgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoersgebieden : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er kunnen subvervoersgebieden aangeduid worden.

Voor iedere vervoerskern wordt uitgaande van het waterscheidingsprincipe een invloedsgebied bepaald dat gebaseerd is op een berekening van de ruimtelijke interacties tussen de vervoerskern en de omliggende gemeenten en/of delen van gemeenten.

§ 3. De twaalf vervoersgebieden en het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedekken het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest.

– *Aangenomen.*

Artikel 10

§ 1. Het netmanagement wordt opgesteld door de VVM op basis van de principes, bedoeld in artikel 5.

Binnen een termijn van twee jaar na de inwerking-treding van het besluit, bedoeld in artikel 5, § 8, legt de VVM het netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt het netmanagement op ingeval de VVM geen netmanagement ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

– *Aangenomen.*

Artikel 11

§ 1. De VVM past het netmanagement aan ingeval van ingrijpende ruimtelijke wijzigingen in één of meer vervoersgebieden.

De VVM past het netmanagement om de twee jaar aan op basis van de resultaten van een tweejaarlijks gevoerd marktonderzoek.

Om de tien jaar past de VVM het netmanagement aan op basis van de gegevens van de algemene volkstelling, binnen het jaar nadat de gegevens van de algemene volkstelling beschikbaar zijn.

§ 2. De aanpassingen bedoeld in § 1 worden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde aangepaste netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

De Vlaamse regering stelt het aangepaste netmanagement op ingeval de VVM geen netmanagement ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijnen, bedoeld in § 1, tweede en derde lid.

– *Aangenomen.*

Artikel 12

Het netmanagement blijft gelden zolang geen aangepast netmanagement bedoeld in artikel 11, door de Vlaamse regering is goedgekeurd.

– *Aangenomen.*

Artikel 13

De VVM voert haar opdracht, zoals omschreven in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, uit overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

Voorzitter

Artikel 15

– *Aangenomen.*

Artikel 14

De Vlaamse regering evalueert de uitvoering van de basismobiliteit en het netmanagement aan de hand van de in artikel 5 en artikel 8, tweede en derde lid genoemde criteria.

De Vlaamse Vervoermaatschappij zal dienaangaande jaarlijks, voor 31 maart, een evaluatie- en voortgangsrapport opmaken dat betrekking heeft op het voorgaande jaar en dat minimaal de volgende onderdelen zal omvatten :

- 1° de mate waarin de basismobiliteit reeds werd gerealiseerd ;
- 2° de projecten inzake extra exploitatie, die in het voorbije jaar werden opgestart met als doel de basismobiliteit te realiseren ;
- 3° een overzicht van de investeringen van het voorbije jaar, waarvoor de middelen definitief werden vastgelegd ;
- 4° een indicatief exploitatieprogramma voor de volgende drie jaar ;
- 5° een indicatief investeringsprogramma voor de volgende drie jaar ;
- 6° een overzicht van de klachten, in uitvoering van artikel 6, § 3 met vermelding van het gevolg dat er aan werd gegeven.

De Vlaamse regering zal de opmaak van deze rapportering nader omschrijven en bepaalt de gevolgen verbonden aan de evaluatie van dit rapport. De Vlaamse regering zal dit rapport jaarlijks voor 30 juni overmaken aan het Vlaams Parlement.

– *Aangenomen.*

AFDELING 2

Exploitatie

Onverminderd artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, bepaalt de Vlaamse regering de voorwaarden voor het exploiteren van geregeld vervoer.

– *Aangenomen.*

Artikel 16

Het niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld vervoer wordt uitsluitend georganiseerd door de VVM.

De VVM kan de exploitatie van het geregeld vervoer toevertrouwen aan derden.

Onverminderd het eerste lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

De Vlaamse regering bepaalt het minimumpercentage van de totale exploitatie van het geregeld vervoer dat door de VVM aan derden wordt toevertrouwd. De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor de uitvoering van deze bepaling.

– *Aangenomen.*

Artikel 17

§ 1. De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen afgeleverd door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaam-

Voorzitter

se grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

§ 2. De duur van de vergunning voor het geregeld vervoer bedraagt hoogstens vijf jaar. De Vlaamse regering kan de vergunning telkens voor ten hoogste vijf jaar hernieuwen.

§ 3. De Vlaamse regering neemt een beslissing binnen vier maanden na de datum van indiening van de vergunningaanvraag door de vervoerder.

De aanvrager wordt hiervan aangetekend op de hoogte gebracht binnen tien dagen na afloop van bovenvermelde termijn.

§ 4. De vergunninghouders zijn de ganse duur van de vergunning ertoe gehouden :

- 1° de bepalingen van de vergunning na te leven, in het bijzonder de bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg ;
- 2° de stopplaatsen te voorzien van een dienstregeling en een halte-aanduiding ;
- 3° te voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg ;
- 4° de vergunning of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan aan boord van hun voertuigen te houden ;
- 5° de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest geldende collectieve arbeidsovereenkomsten na te leven ;
- 6° de geldende reglementering inzake verkeersveiligheid te respecteren.

De Vlaamse regering kan de vergunninghouders verplichten de door de Vlaamse regering vastgestelde tarieven na te leven.

§ 5. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

– *Aangenomen.*

Artikel 18

Onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse regering, kunnen exploitanten van geregelde vervoersdiensten, colli vervoeren.

Het vervoer van colli is ondergeschikt aan het vervoer van personen.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK III**De bijzondere vormen van geregeld vervoer****AFDELING 1****Exploitatie****Artikel 19**

§ 1. Voor de exploitatie van grensoverschrijdende en niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer met betrekking waartoe er een overeenkomst is gesloten tussen de organisator en de vervoerder, is er geen vergunning vereist.

De exploitanten van niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer die in Vlaanderen gevestigd zijn, kunnen bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, een vergunning aanvragen. De vergunning wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

Onverminderd het tweede lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning, die – overeen-

Voorzitter

komstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen – afgeleverd wordt door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij onstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning die, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd wordt met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt welke vermeldingen de overeenkomst tussen de organisator en de vervoerder, bedoeld in § 1, bevat.

De overeenkomst bevat minstens de volgende vermeldingen :

- 1° de naam van de opdrachtgever, de begunstigen en de vervoerder ;
- 2° bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg(en) ;
- 3° het begin- en eindpunt van het traject ;
- 4° de halteplaatsen ;
- 5° de duur van de overeenkomst.

§ 3. De overeenkomst of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan moet in het voertuig aanwezig zijn en getoond worden op verzoek van de met de controle belaste beambten.

§ 4. Een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de overeenkomst wordt binnen de 15 dagen na het sluiten van de overeenkomst overgemaakt aan de door de Vlaamse regering aangewezen instantie.

§ 5. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen

van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

§ 6. De exploitanten van bijzondere vormen van geregeld vervoer moeten voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

– *Aangenomen.*

Artikel 20

De Vlaamse regering kan de bepalingen betreffende de bijzondere vormen van geregeld vervoer van toepassing verklaren op het vervoer van personen over de weg dat verricht wordt door personen die niet het beroep van vervoerder over de weg uitoefenen.

– *Aangenomen.*

AFDELING 2**Statistieken****Artikel 21**

Iedere in het Vlaamse Gewest gevestigde exploitant van bijzondere vormen van geregeld vervoer dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de Vlaamse regering indien deze hierom verzoekt.

Die statistische gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK IV

Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III :
vervoer voor eigen rekening

Voorzitter– *Aangenomen.*

Artikel 22

Voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening is vereist dat :

- 1° de vervoersactiviteit voor deze natuurlijke persoon of rechtspersoon een bijkomende activiteit vormt ;
- 2° de gebruikte voertuigen eigendom zijn van deze natuurlijke persoon of rechtspersoon of door haar op afbetaling zijn aangekocht of daarvoor een leasingovereenkomst is afgesloten ;
- 3° zij door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd.

– *Aangenomen.*

Artikel 23

§ 1. In afwijking van de artikelen 17 en 19, is voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening een attest vereist. Het attest wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

§ 2. De Vlaamse regering kan het attest intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de houder van het attest de bepalingen van artikel 22 of de uitvoeringsbesluiten van dit decreet niet naleeft.

De intrekking van het attest gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de houder van het attest gehoord is.

– *Aangenomen.*

Artikel 24

Ieder die vervoer voor eigen rekening verricht dient de statistische gegevens hieromtrent aan de Vlaamse regering te verstrekken, indien deze hierom verzoekt.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 25

Niemand mag, zonder vergunning, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt.

– *Aangenomen.*

Artikel 26

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst worden door de gemeenteraad vastgelegd, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de exploitant zijn taxidienst wil exploiteren, hierna 'het bevoegde college' te noemen.

§ 3. De exploitant van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die overeenkomstig artikel 42, § 2, een vergunning bezit, mag de in de vergunning vermelde voertuigen inzetten als een taxidienst, mits een vergunning bedoeld in artikel 25 van het bevoegde college en betaling van een bijkomende belasting overeenkomstig artikel 36, § 3.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant.

Voorzitter

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd en of er al dan niet gebruik gemaakt mag worden van standplaatsen op de openbare weg.

– *Aangenomen.*

Artikel 27

De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten waarbinnen het bevoegde college de vergunningen kan afleveren.

– *Aangenomen.*

Artikel 28

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder van de rechtspersoon voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

– *Aangenomen.*

Artikel 29

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een con-

tract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

De machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

§ 3. De verhuuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

– *Aangenomen.*

Artikel 30

§ 1. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

§ 2. Mits de voorafgaande machtiging van het bevoegde college en onverminderd de bepaling van § 3 :

1° mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente werkonbekwaamheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn ;

2° kan een rechtspersoon de exploitatie van een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en waarvan hij de meerderheidsvenoot is, alsook de zaakvoerder.

§ 3. Een rechtspersoon kan zijn vergunning verdelen onder de personeelsleden van zijn onderneming mits voorafgaande toestemming van het bevoegde college en op voorwaarde dat :

1° de vergunning in zijn geheel wordt overgedragen en de rechtspersoon zijn activiteiten als taxi-exploitant volledig stopzet ;

2° de personeelsleden onder wie de vergunning wordt verdeeld, op datum van de vraag tot verdeling van de vergunning, sedert ten minste drie jaar actief en ononderbroken aan de exploitatie

Voorzitter

van een taxidienst deelnemen, en die sedert tenminste één jaar als werknemer zijn ingeschreven in het personeelsregister van de rechtspersoon die zijn vergunning wenst te verdelen ;

3° de rechtspersoon die zijn exploitatie stopzet de nodige bewijsstukken voorlegt waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

Met uitzondering van de gevallen bedoeld in artikel 31, § 2 en 32, kan een vergunninghouder die zijn taxi-exploitatie stopzet, gedurende een periode van tenminste drie jaar na datum van de akteneeming hiervan door het bevoegde college, geen vergunning verwerven, noch meerderheidsvennoot worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of deze heeft aangevraagd.

– *Aangenomen.*

Artikel 31

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van vergunning zal geweigerd worden in volgende gevallen :

1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;

2° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;

3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

– *Aangenomen.*

Artikel 32

Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college kan de in artikel 26 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 31, § 2, genoemde redenen.

– *Aangenomen.*

Artikel 33

§ 1. De houder van een vergunning kan te allen tijde het bevoegde college verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning voor een taxidienst, te verhogen of te verlagen.

§ 2. De beslissingen van het bevoegde college, genomen krachtens dit artikel, worden genomen volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de aanvraag van een vergunning voor een taxidienst.

– *Aangenomen.*

Artikel 34

De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling of een leasingovereenkomst.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren.

Overeenkomstig artikel 29, § 3, mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

De vergunning vermeldt, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

– *Aangenomen.*

Artikel 35

De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

Voorzitter

– *Aangenomen.*

Artikel 36

§ 1. De op basis van artikel 26, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 2, bedraagt hoogstens 250 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

In afwijking van het eerste lid bedraagt de belasting hoogstens 450 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig wanneer de exploitant gebruik maakt van standplaatsen op de openbare weg.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 3, bedraagt hoogstens 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. Een bijkomende belasting van hoogstens 75 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig mag geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

§ 5. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meer voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de belasting niet op.

§ 6. De bedragen vermeld in §§ 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

– *Aangenomen.*

Artikel 37

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen in § 1 genoemde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de bestendige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn kan de aanvrager bij aangetekend schrijven, vragen om binnen de dertig dagen na de verzending, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de bestendige deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.

– *Aangenomen.*

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 38

§ 1. De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst omvat de toelating voor het stationeren

Voorzitter

op eender welke standplaats die niet op de openbare weg gelegen is maar waarover de exploitant beschikt, of op eender welke standplaats op de openbare weg in de vergunningverlenende gemeente die voorbehouden wordt voor de taxi's en vrij is mits de vergunning overeenkomstig artikel 26, § 5, het gebruik hiervan expliciet vermeldt.

§ 2. Verschillende ondernemingen mogen de niet op de openbare weg gelegen standplaatsen waarover ze beschikken gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de bevoegde colleges erin toestemmen. Deze voorafgaande toestemming is niet vereist als het standplaatsen betreft die gelegen zijn op het grondgebied van een enkele gemeente.

§ 3. Het aantal voertuigen dat aanwezig is op een bepaalde standplaats op de openbare weg mag in geen geval het aantal beschikbare plaatsen overschrijden.

– *Aangenomen.*

Artikel 39

Het voorzien, het wijzigen en het afschaffen van standplaatsen op de openbare weg in een bepaalde gemeente gebeurt in overleg met de VVM en met de taxi-exploitanten met een vergunning van de betrokken gemeente. De wijze van overleg wordt door de Vlaamse regering bepaald.

– *Aangenomen.*

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 40

Iedere taxi-exploitant dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

Deze gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK VI

De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 41

§ 1. Niemand mag, zonder vergunning, een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op het grondgebied van het Vlaamse Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

§ 2. De vergunning wordt afgeleverd door de gemeente op wiens grondgebied de exploitatiezetel van de kandidaat-vergunninghouder gevestigd is en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

– *Aangenomen.*

Artikel 42

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden door de gemeenteraad vastgelegd. Hierbij worden minstens de volgende beginselen toegepast :

1° het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen ;

2° het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden ;

3° elke verhuring geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende

Voorzitter

vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard ;

- 4° het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uren ;
- 5° het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is ;
- 6° het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op de zitplaatsen ervan ;
- 7° de voertuigen moeten vooraan en achteraan voorzien zijn van een herkenningsteken, conform het model dat door de Vlaamse regering vastgesteld wordt. De aanvrager dient voor het verkrijgen van dit herkenningsteken de vergunning en een uittreksel uit het handelsregister voor te leggen, waaruit blijkt dat hij ingeschreven werd als exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ;
- 8° kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden ;
- 9° het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangoestel voor radioverbinding, zoals bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTGEVING ;
- 10° de exploitanten mogen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geen reclame maken onder de benaming "taxi" of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieu-

wing van de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente bedoeld in artikel 41, § 2, hierna 'het bevoegde college' te noemen.

§ 3. De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 26, § 2, een vergunning bezit, mag een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, mits toelating van het bevoegde college.

In afwijking van § 1, eerste lid, 8°, mag de taxi die ingezet wordt als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, een taximeter houden aan boord van het voertuig.

Paragraaf 1, eerste lid, 9°, is niet van toepassing op de in het eerste lid van deze paragraaf bedoelde taxidienst.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant. Deze tarieven liggen hoger dan de tarieven bedoeld in artikel 26, § 4.

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning wordt afgegeven aan elke natuurlijke of rechtspersoon die erom verzoekt. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

– *Aangenomen.*

Artikel 43

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Het onderzoek mag worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan de aanvrager hetzij zijn maatschappelijke zetel, hetzij zijn exploitatie heeft.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Voorzitter

– *Aangenomen.*

Artikel 44

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

Deze machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden verleend worden en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde grenzen.

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het voertuig of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

– *Aangenomen.*

Artikel 45

De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

– *Aangenomen.*

Artikel 46

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van de vergunning kan voor alle of sommige voertuigen geweigerd worden in volgende gevallen :

1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;

2° als de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;

3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

– *Aangenomen.*

Artikel 47

Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kan de vergunning bedoeld in artikel 42, ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 46, § 2, genoemde redenen.

– *Aangenomen.*

Artikel 48

Indien de exploitant het aantal voertuigen, dat ingezet wordt gedurende de geldigheidsduur van de vergunning, wenst te verhogen of te verlagen, wijzigt het bevoegde college, op zijn aanvraag en tot het aflopen van de vergunning, het aantal voertuigen, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

De beslissing wordt genomen volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de vergunningsaanvraag.

– *Aangenomen.*

Artikel 49

§ 1. De op basis van artikel 42, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

Voorzitter

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 2, bedraagt 250 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 3, bedraagt 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie met een of meer voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meer voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de belasting niet op.

§ 5. De bedragen vermeld in §§ 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

– *Aangenomen.*

Artikel 50

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen de in § 1 bedoelde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de besten-

dige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen een termijn van vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen een termijn van vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn kan de aanvrager bij aangetekend schrijven, vragen om binnen de dertig dagen na de verzending, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de bestendige deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.

– *Aangenomen.*

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 51

De exploitant, die door het bevoegde college ertoe gemachtigd wordt een dienst voor het verhuren van voertuigen te exploiteren, mag de voertuigen, die niet in dienst zijn, slechts laten stationeren op plaatsen die zich bevinden op het privé-terrein bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of erover beschikt en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming.

– *Aangenomen.*

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 52

Iedere verhuurder van wagens met bestuurder dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming waarnaar de gemeente of de Vlaamse

Voorzitter

regering vraagt, te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK VII

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

AFDELING 1

Oprichting

Artikel 53

Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen ingesteld, hierna genoemd de MORA.

– *Aangenomen.*

AFDELING 2

Samenstelling van de MORA

Artikel 54

§ 1. De MORA is samengesteld uit één voorzitter, één ondervoorzitter, zeventien leden en acht leden-deskundigen, allen benoemd door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden zijn stemgerechtigd.

De plaatsvervangers nemen deel aan de beraadslagingen met raadgevende stem. Zij zijn echter stemgerechtigd wanneer zij deelnemen aan de werkzaamheden bij afwezigheid van het effectief lid.

§ 2. De voorzitter en de ondervoorzitter worden voorgedragen door de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer, onder de personen met ervaring in de verkeers- en vervoerssector.

§ 3. De leden worden aangewezen als volgt :

1° vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV, waarbij er voor wordt gezorgd dat het goederenvervoer over de weg, het goederenvervoer langs de binnenvaart, het goederenvervoer per pijpleiding, het goederenvervoer per spoor, steeds vertegenwoordigd zijn ;

2° telkens één vertegenwoordiger op voordracht van volgende aanbieders van personenvervoer :

a) de Vlaamse Vervoermaatschappij ;

b) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ;

c) Taxistop ;

d) de Nationale Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven ;

e) de Vlaamse Raad van Autobus- en autocar-ondernemers en van reisorganisatoren.

3° acht leden op voordracht van privaatrechtelijke rechtspersonen of feitelijke verenigingen opgericht op particulier initiatief, met als hoofddoelstelling het verkeer of vervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, representatief voor hun sector en actief in het gehele Vlaamse Gewest.

Onder deze acht leden moet er voldoende spreiding bestaan tussen de verschillende vervoersmodi.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, dienen deskundig te zijn in de verkeers- en vervoerssector in het algemeen, en in het intermodaal vervoer in het bijzonder. Met intermodaal vervoer wordt bedoeld het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan één vervoersmodaliteit zonder de goederen zelf te behandelen. De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 3°, dienen enkel deskundig te zijn in de verkeerssector of de vervoerssector.

§ 4. De leden-deskundigen worden aangewezen als volgt :

Voorzitter

- 1° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;
- 2° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;
- 3° zes op voordracht van universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de Hogescholen.

De leden-deskundigen, bedoeld in het eerste lid, worden zodanig gekozen dat de wetenschappelijke disciplines inzake mobiliteit in de MORA vertegenwoordigd zijn. Deze voordrachten houden telkens de voordracht van twee kandidaten in.

§ 5. De voorzitter en de ondervoorzitter wisselen om de twee jaar onderling hun mandaat.

§ 6. De duur van het mandaat van de voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen bedraagt vier jaar en is hernieuwbaar.

Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger, die zijn mandaat voltooit. Het lidmaatschap van de leden eindigt evenwel op de datum waarop de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed, aan de Vlaamse regering meldt dat het betrokken lid niet langer haar vertegenwoordiger is, waarbij terzelfdertijd een nieuw lid wordt voorgedragen.

– *Aangenomen.*

AFDELING 3

Taken en bevoegdheden

Artikel 55

§ 1. De MORA is bevoegd om inzake aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest, op eigen initiatief aanbevelingen te formuleren en studies te verrichten en om, op verzoek van de overheden, genoemd in § 2, over die aangelegenheden advies te verstrekken.

In de uitvoering van de opdrachten vermeld in het eerste lid kan de MORA in geen geval beheers- en uitvoeringstaken van de administratie op zich nemen.

§ 2. Het advies van de MORA kan gevraagd worden door :

- 1° de Vlaamse regering ;
- 2° het Vlaams Parlement.

§ 3. De Vlaamse regering wint het advies van de MORA in over :

- 1° voorontwerpen van decreet en voorontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet ;
- 2° het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens ;

3° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens ;

4° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;

5° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoord die betrekking hebben op verkeer of vervoer.

De Vlaamse regering wint gelijktijdig het advies in van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen overeenkomstig artikel 4, § 2, van het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen.

§ 4. De VVM wint het advies van de MORA in over de voorstellen van netmanagement die zij opstelt overeenkomstig artikel 10, § 1, van dit decreet, nadat de Vlaamse regering de VVM hiertoe schriftelijk opdracht heeft gegeven.

§ 5. De adviezen bedoeld in de §§ 2 en 3 worden gegeven binnen de termijn die is bepaald in de adviesaanvraag, zonder dat deze minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Indien de MORA oordeelt dat de in de adviesaanvraag bepaalde termijn niet kan worden nageleefd, bepaalt hij zelf, op een gemotiveerde wijze, een termijn zonder dat de door de aanvrager vooropge-

Voorzitter

stelde termijn mag worden verdubbeld en stelt hij de adviesaanvrager hiervan in kennis.

Het advies bedoeld in § 4 wordt gegeven binnen drie maanden.

Indien het advies niet is gegeven binnen de termijn bedoeld in vorige leden, mag aan de adviesverplichting voorbij gegaan worden.

§ 6. Een afschrift van het advies wordt bezorgd aan alle in § 2 bedoelde instanties.

§ 7. De adviezen, aanbevelingen en studies van de MORA zijn openbaar, vijftien werkdagen nadat ze meegedeeld zijn aan diegene die er om gevraagd heeft.

§ 8. Het secretariaat van de MORA, zoals bedoeld in artikel 60, stelt om de vijf jaar een mobiliteitsrapport op. Aan de hand van jaarlijkse verslagen dient dit secretariaat de Vlaamse regering te informeren over het mobiliteitsgebeuren.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van deze rapporten en voorziet de nodige kredieten hiervoor.

§ 9. De MORA legt jaarlijks aan de Vlaamse regering en aan het Vlaams Parlement een verslag over van zijn werkzaamheden.

– *Aangenomen.*

Artikel 56

De Vlaamse regering stelt de MORA de noodzakelijke informatie en informatiekkanalen ter beschikking om hem in staat te stellen zijn opdrachten naar behoren te vervullen.

– *Aangenomen.*

Artikel 57

De MORA kan als vertegenwoordiger van Vlaanderen worden betrokken bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen.

– *Aangenomen.*

AFDELING 4

Werking van de MORA

Artikel 58

§ 1. Volgende ambtenaren kunnen de vergaderingen van de MORA met raadgevende stem bijwonen :

1° de leidende ambtenaren van de administraties verantwoordelijk voor wegen en verkeer, waterwegen en zeezeven, ruimtelijke ordening en ondersteunende studies en opdrachten ;

2° de leidende ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit ;

3° de leidende ambtenaren van de publiekrechtelijke rechtspersonen onder het gezag of de controle van het Vlaamse Gewest, die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

§ 2. Vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud kunnen op vraag van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA gehoord worden.

– *Aangenomen.*

Artikel 59

§ 1. De MORA stelt zijn bureau samen en kan tijdelijke of permanente subcommissies oprichten.

§ 2. De MORA kan, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken, een beroep doen op derden, onder de voorwaarden bepaald in het huishoudelijk reglement.

Op vraag van de MORA kan de Vlaamse regering hiertoe personeel van de diensten van de Vlaamse regering en van de Vlaamse Openbare Instellingen tijdelijk detacheren.

§ 3. De MORA stelt zijn huishoudelijk reglement op, dat minstens regelt :

1° de bevoegdheden van de voorzitter en de ondervoorzitter ;

Voorzitter

2° de bevoegdheden en werkwijze van het bureau ;

3° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging ;

4° de frequentie van de vergaderingen ;

5° de bekendmaking van de handelingen ;

6° de voorwaarden waaronder de MORA een beroep kan doen op deskundigen of op permanente of tijdelijke subcommissies ;

7° de voorwaarden waaronder de MORA voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken een beroep kan doen op derden.

Het huishoudelijk reglement is onderworpen aan de goedkeuring van de Vlaamse regering.

– *Aangenomen.*

Artikel 60

De Vlaamse regering stelt de MORA een permanent secretariaat ter beschikking dat naast personeel met een administratieve opleiding eveneens personeel met een wetenschappelijke opleiding omvat.

Het secretariaat wordt onder het gezag van de voorzitter van de MORA geleid door een secretaris.

– *Aangenomen.*

AFDELING 5

Werkingsmiddelen

Artikel 61

De MORA beschikt over een dotatie ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest.

De MORA is gehuisvest in de gebouwen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap tot op het ogenblik dat aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen hiertoe een dotatie is toegekend.

– *Aangenomen.*

Artikel 62 (oud artikel 63)

De Vlaamse regering sluit met de SERV een protocolovereenkomst waarin de praktische regelingen omtrent de werking, het personeel en de financiering van de MORA worden opgenomen. De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten van de overeenkomst.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

Artikel 63 (oud artikel 64)

§ 1. Onverminderd de eventuele schadevergoeding wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro, of met een van deze straffen alleen, degene die zonder vergunning, respectievelijk overeenkomst of attest een dienst voor geregeld vervoer, een dienst voor bijzonder geregeld vervoer zoals bedoeld in artikel 19, § 1 exploiteert, of aan vervoer voor eigen rekening doet zoals bedoeld in artikel 23, een taxidienst of een dienst voor het verhuren van wagens met bestuurder exploiteert.

§ 2. Onverminderd de schadevergoeding, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 euro tot 10.000 euro, of met een van deze straffen alleen degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, andere dan deze bedoeld in artikel 66, § 1.

Met de in het eerste lid bedoelde straffen wordt eveneens gestraft, degene die herhaaldelijk inbreuk pleegt op de bepalingen vervat in de vergunning voor geregeld vervoer, taxidiensten, diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en in voorkomend geval de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

§ 3. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in §§ 1 en 2 bedoelde overtredingen van toepassing.

Voorzitter

– *Aangenomen.*

Artikel 64 (oud artikel 65)

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Vlaamse regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die toezicht houden op de uitvoering van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de ambtenaren :

1° bevelen geven aan de bestuurders ;

2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers ;

3° de bijstand vorderen van de lokale en federale politie.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de kentekens van hun functie.

– *Aangenomen.*

Artikel 65 (oud artikel 66)

De ambtenaren bedoeld in artikel 64 stellen de overtredingen vast bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen de acht werkdagen na vaststelling van de overtreding naar de overtreder gestuurd.

– *Aangenomen.*

Artikel 66 (oud artikel 67)

§ 1. De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen een administratieve geldboete opleggen in volgende gevallen :

1° niet-naleving van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;

2° niet-naleving van artikel 3bis, lid 3 en artikel 5, lid 6, tweede alinea, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen ;

3° de inbreuken op de te vervullen administratieve formaliteiten zoals opgelegd door dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, gepleegd door de personen, bedoeld in dit decreet of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De ambtenaar stelt de overtreder in kennis van zijn voornemen.

§ 2. Het bedrag van de administratieve geldboetes bedoeld in § 1, mag niet hoger zijn dan 250 euro. De Vlaamse regering legt de nadere regels vast omtrent de wijze van inning en omtrent de termijnen waarover de overtreder beschikt.

§ 3. De Vlaamse regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken tot vermindering of kwijtschelding van deze boetes overeenkomstig de door haar vastgestelde procedure.

§ 4. Indien de overtreder in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. De Vlaamse regering wijst de ambtenaren aan die gelast zijn dwangbevelen te geven en uitvoerbaar te verklaren. Deze dwangbevelen worden betekend bij deurwaarders-exploot met bevel tot betaling.

§ 5. Wanneer de inbreuken bedoeld in § 1 van dit artikel begaan zijn door een aangestelde of een lasthebber is de administratieve geldboete alleen door de werkgever verschuldigd.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

Voorzitter

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikel 67 (oud artikel 68)

In de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer over de weg met autobussen en met autocars worden :

- 1° artikel 2, eerste lid, A) en B) en het tweede lid opgeheven ;
- 2° in artikel 2bis de woorden "het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of" geschrapt ;
- 3° in artikel 16, eerste lid, worden de woorden "de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de ondernemingen van tramwegen en trolleybussen" en "wat het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;
- 4° in de artikelen 18, en 19, eerste lid, worden de woorden "geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;
- 5° in artikel 19, vijfde lid, worden de woorden "de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;
- 6° in artikel 22, eerste lid, worden de woorden "door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een geregeld vervoer" en de woorden "bijzondere vormen van geregeld vervoer" geschrapt.

– *Aangenomen.*

Artikel 68 (oud artikel 69)

Aan het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een artikel 7 octies toegevoegd dat luidt als volgt :

" Artikel 7 octies

Bij de Raad wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Het decreet van [...] betreffende

de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt de samenstelling, de taken en bevoegdheden, de werking en de werkingsmiddelen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen."

– *Aangenomen.*

Artikel 69 (oud artikel 70)

Aan het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen worden in artikel 4, § 2, een 5°, 6° en 7° toegevoegd die luiden als volgt :

- "5° voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 1°, van het decreet van [...] betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen ;
- 6° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 3°, van het in 5° genoemde decreet ;
- 7° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 4°, van het in 5° genoemde decreet."

– *Aangenomen.*

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

Artikel 70 (oud artikel 71)

Opgeheven worden :

- 1° de wet van 9 juli 1875 houdende de tramwegen, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en

Voorzitter

- 29 augustus 1931, met uitzondering van artikelen 7 en 11 ;
- 2° de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen ;
- 3° het koninklijk besluit van 6 juli 1885 houdende de vaststelling van de voorwaarden waartegen de staat tegenover derden de obligatiedienst van de N.M.V.B. waarborgt, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 augustus 1885, 19 mei 1930 en 25 mei 1956 ;
- 4° het koninklijk besluit van 22 juli 1885 betreffende de aan de N.M.V.B. te vergunnen concessies ;
- 5° de wet van 11 augustus 1924 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vergunning kan bekomen autovervoerdiensten in te richten en in bedrijf te nemen ;
- 6° de wet van 20 juli 1927 waarbij de regering gemachtigd wordt zekere wijzigingen goed te keuren aan de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ;
- 7° de wet van 29 augustus 1931 houdende uitbreiding tot de "Trolley-bussen" van de bepalingen van de wet van 24 juni 1885 op de Buurtspoorwegen en van de wetten van 9 juli 1875 en 15 augustus 1897 op de tramwegen ;
- 8° de wet van 29 augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd wordt tot in bedrijf nemen van een autobusdienst met het doel de exploitatievoorwaarden van een vergunde buurtspoorweg te verbeteren ;
- 9° de wet van 3 mei 1936 houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot het beheren van de Nationale Autovervoerdienst ;
- 10° het koninklijk besluit van 25 november 1939 tot verlening van 's Rijks waarborg aan een lening der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ;
- 11° de besluitwet van 8 juli 1946 waarbij het aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is toegelaten autodiensten voor het vervoer van goederen over de weg in te richten ;
- 12° artikel 1, voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft, de artikelen 3 tot en met 13, 16, derde lid, 17, tweede lid, 19, derde en vierde lid, de artikelen 20 en 21, voor wat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen betreft, artikel 22 voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft en de artikelen 31bis, 32 en 33 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, zoals tot op heden gewijzigd ;
- 13° het besluit van de Regent van 15 maart 1947 betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 juli 1950, 21 februari 1957, 26 juni 1969 en 31 juli 1980 ;
- 14° artikel 23, derde lid, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 december 1982 ;
- 15° de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van Maatschappijen voor Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten nr. 140 van 30 december 1982 en nr. 525 van 31 maart 1987 ;
- 16° artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974 ;
- 17° de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1983, uitgezonderd artikel 11 ;
- 18° het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;
- 19° het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's ;
- 20° het ministerieel besluit van 24 december 1976 betreffende de aanstelling en de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en van (sic) de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer ;
- 21° het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toe-

Voorzitter

passelijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, inzover die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer ;

22° het koninklijk besluit van 25 september 1984 betreffende het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;

23° het ministerieel besluit van 30 augustus 1985 houdende oprichting van subcomités in de schoot van het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;

24° het koninklijk besluit van 18 augustus 1988 inzake de verlenging voor onbeperkte duur van de aan de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer verleende concessies en machtigingen.

– *Aangenomen.*

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 71 (oud artikel 72)

§ 1. In afwachting van de besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de Vlaamse regering een voorlopig minimumaanbod vast op basis van de normen van artikel 5, §§ 1 tot en met 6. Het voorlopige minimumaanbod dient minstens te worden voorzien voor de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Deze gebieden worden in afwachting van het besluit bedoeld in artikel 5, § 7, afgebakend als volgt :

1° grootstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 10°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 10° ;

2° stedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 11°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 11° ;

3° randstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 12°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 12° ;

4° kleinstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 13°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 13° ;

5° buitengebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 14°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 14°.

Met woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde worden bedoeld de woongebieden in artikel 2, tweede lid, 1.0 en 1.2.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

§ 2. Indien niet voldaan is aan het in § 1 bedoelde minimumaanbod, is artikel 6, § 3 van toepassing.

– *Aangenomen.*

Artikel 72 (oud artikel 73)

§ 1. In afwachting van besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de VVM een voorlopig netmanagement op, op basis van de principes bedoeld in artikel 71, § 1.

Binnen een termijn van acht maanden na de inwerkingtreding van dit decreet legt de VVM het voorlopig netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt een voorlopig netmanagement op ingeval de VVM dergelijk netma-

Voorzitter

nagement niet ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

– *Aangenomen.*

ONDERAFDELING B**Taxidiensten****Artikel 73 (oud artikel 74)**

De vergunningen voor een taxidienst, bedoeld in de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, waarvan de termijn vervalt binnen de periode van twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, worden van rechtswege verlengd tot deze datum.

Onverminderd de artikelen 74 en 75 worden deze vergunningen onderworpen aan de bepalingen van dit decreet vanaf de inwerkingtreding ervan.

– *Aangenomen.*

Artikel 74 (oud artikel 75)

De houders van vergunningen voor een taxidienst, die afgegeven werden krachtens de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden, overeenkomstig artikel 7 van voormelde wet, ertoe gemachtigd, tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, hun vergunningen over te dragen.

– *Aangenomen.*

Artikel 75 (oud artikel 76)

In afwijking van artikel 73, worden de houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende 10 jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten, ertoe gemachtigd hun vergunningen over te dragen na de termijn, bedoeld in artikel 73, volgens de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

– *Aangenomen.*

Artikel 76 (oud artikel 77)

De artikelen 10 en 18 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven van toepassing tot de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering dat in uitvoering van artikel 26 van dit decreet genomen wordt.

– *Aangenomen.*

ONDERAFDELING C**Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder****Artikel 77 (oud artikel 78)**

De natuurlijke of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder exploiteren op de dag van inwerkingtreding van het decreet, zijn ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken bij het bevoegde college binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van dit decreet en volgens de modaliteiten die door de Vlaamse regering vastgelegd worden.

In dit geval wordt aan deze exploitanten een eerste vergunning afgegeven voor de duur van één jaar.

Bij gebrek aan een dergelijke bekendmaking binnen de termijn, bedoeld in het eerste lid, wordt de exploitant geacht een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te exploiteren zonder vergunning.

– *Aangenomen.*

ONDERAFDELING D**Euro****Artikel 78 (oud artikel 79)**

De in de eerste kolom van onderstaande tabel vermelde artikelen of onderdelen ervan, hebben betrekking op dit decreet. Met betrekking tot de be-

Voorzitter

dragen die in euro worden vermeld in de tweede kolom van deze tabel, gelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling tot en met 31 december 2001 de bedragen die in Belgische frank worden vermeld in de derde kolom.

	EUR	BEF
Artikel 36, § 2, eerste lid	250	10.000
Artikel 36, § 2, tweede lid	450	18.000
Artikel 36, § 3	500	20.000
Artikel 36, § 4	75	3.000
Artikel 49, § 2	250	10.000
Artikel 49, § 3	500	20.000
Artikel 63, § 1	500 tot 10.000	500 tot 10.000
Artikel 63, § 2	26 tot 10.000	26 tot 10.000
Artikel 66, § 2	250	10.000

– *Aangenomen.*

AFDELING 4**Inwerkingtreding****Artikel 79 (oud artikel 80)**

Met uitzondering van artikel 78, bepaalt de Vlaamse regering de datum waarop ieder van de bepalingen van dit decreet in werking treedt.

– *Aangenomen.*

Artikel 80 (oud artikel 81)

De bedragen die in euro worden vermeld in artikel 78 van dit decreet, treden in werking op 1 januari 2002.

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

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

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 11.51 uur.*