Stuk **435** (2000-2001) – Nr. 2

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

Zitting 2000-2001

11 januari 2001

# ONTWERP VAN DECREET

**betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen**

## HOORZITTINGEN

## VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heren Dirk Holemans en Bart De Smet**

---

*Zie :*

**435** (2000-2001)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

*Vaste leden :*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

*Plaatsvervangers :*

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

**Hoorzitting over :**

**Ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen *(Parl. St.* Vl. Parl. (2000-2001) nr. 435)**

**Voorstel van decreet van de heer Carl Decaluwe c.s. houdende algemene bepalingen aangaande het beleid inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid *(Parl. St.* Vl. Parl. (2000-2001) nr. 255)**

**Voorstel van decreet van de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones betreffende de mobiliteitsconvenants *(Parl. St.* Vl. Parl. (2000-2001) nr. 293)**

**Met :**

de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal De Lijn ;

Professor Stef Proost, vervoerseconoom KULeuven ;

de heer Edwin Jacobs, verkeersdeskundige ;

de heer Yves Mannaerts, directeur FBAA ;

de heer Jan Peumans, voorzitter Vlaamse Stichting Verkeerskunde ;

de heer Hans Verbruggen, VZW Langzaam Verkeer ;

de heer Cabouter, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;

de heer Jan Coolbrandt, nationaal secretaris vervoer CCOD ;

de heer Jean Van Mechelen, ACOD ;

de heer Julien Dekeyser, Bestendig Afgevaardigde Vlaams-Brabant, Vereniging van Vlaamse Provincies ;

de heer Kristof Thijssens, secretaris-generaal Taxifederatie ;

de heer F. Van Oorschot, ondervoorzitter Taxifederatie ;

mevrouw Miet Ringoot, ODAV, Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer ;

de heer Mark Broeckaert, vertegenwoordiger van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers.

**Vergadering van donderdag 14 december 2000**

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter :** We hebben de inspecteur van Financiën uitgenodigd, maar de heer De Wachter heeft ervoor gekozen om niet naar deze hoorzitting te komen. Hij heeft wel zijn adviezen overhandigd, maar die mogen volgens hem alleen verspreid worden na het akkoord van de minister. De verslagen van de inspecteur van Financiën zijn nochtans openbaar als het dossier afgerond is. De vraag rijst wat een afgerond dossier is. Is het een dossier dat gestemd of ingediend is ? Volgens de interpretatie van de regels zijn de inspectieverslagen openbaar als het dossier afgerond is en goedgekeurd door de regering. Ik leg de vraag of het verslag verspreid mag worden, voor aan de minister omdat de inspecteur dat vraagt. Aangezien die er geen probleem mee heeft, zal ik de inspectieverslagen ter beschikking stellen van de leden.

## 1. Toelichting door de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal De Lijn

**De heer Hugo Van Wesemael,** directeur-generaal De Lijn : Ik geef eerst een korte inleiding over basismobiliteit. Het bestrijden van vervoersarmoede, het recht op mobiliteit vastleggen, het tegengaan van sociale uitsluiting en de verschuiving van het autogebruik naar het openbaar vervoer zijn verscheidene zaken die we onderstrepen.

Hoe gebeurt de invulling van de basismobiliteit ? Basismobiliteit omvat het recht van de gebruiker op mobiliteit en een minimumaanbod van het geregeld vervoer in woonzones. We doen dat volgens de normen volgens het gebied, met name de stedelijke, kleinstedelijke en randstedelijke gebieden, en de buitengebieden en volgens het tijdstip : week-, zater- of zondag, en spits- of daluren.

We hebben de normen vastgelegd in samenwerking met het kabinet waarbij we kijken naar de woongebieden, de bewoonde oppervlakte, het totaal aantal inwoners en het bestaande aanbod. De gehanteerde normen zijn die uit het ontwerp van decreet. Daarop zijn de frequentie, de maximale wachttijden, de afstanden en de spits- en daluren aangeduid. We gebruiken een kaart waarop we het aanbod aanduiden volgens de vastgelegde normen. De donkergekleurde gebieden met het minste vervoeraanbod krijgen de hoogste prioriteit. De groene gebieden zijn die met de huidige bediening door De

Lijn. De witte gebieden zijn tussengebieden, waarmee we nog even kunnen wachten met een aanbod naargelang de beschikbare middelen. Als we weten waar en hoe we gaan werken, rijst de vraag hoe we dat gaan invullen.

Ik geef het voorbeeld van Balen, omdat het een dorp is waar we het eerst aan de basismobiliteit dienden te werken. We vertrekken van een topografische zone. Hoe ziet bijvoorbeeld Balen eruit ? Welke hoofdwegen zijn er en wat is de bijkomende topografische structuur ? Hoe wordt Balen bediend volgens de huidige situatie met de invloedsgebieden van de haltes op 750 meter ? Aan de hand daarvan maken we een kaart met datgene wat er momenteel in Balen gebruikt wordt en kan gebruikt worden. Als we de nieuwe situatie bekijken met het belbussysteem (er zijn twee belbussen in Balen), zien we dat de bediende gebieden van vroeger uitgebreid worden met aanvullende gebieden aan beide kanten waardoor de woongebieden bediend worden. Dat technisch systeem wordt uiteraard niet alleen voor Balen maar voor het geheel gebruikt.

Na één jaar maken we een evaluatie. Er bestaan daar heel goede afspraken over. De dekkingscoëfficiënt (kosten en baten) is laag. We kijken vooral naar de benuttiging. Wanneer is die voldoende om een bepaald systeem in te voeren ? We voorzien boetes. Mensen die vinden dat in hun gebied geen voorzieningen voor basismobiliteit getroffen worden, kunnen een schadevergoeding vragen. Als dat zou zo zijn, wordt gekeken tot de dichtstbijzijnde halte in woongebieden en wordt het bedrag beperkt tot 100 frank per dag op voorwaarde dat men een taxibewijs kan voorleggen. Uiteraard proberen we de boetes zoveel mogelijk te vermijden. Voorts zijn er projecten die uit meerdere fasen bestaan. Als er goede gebieden zijn, dienen we niet alles te ontsluiten maar kunnen we eerst andere gebieden aanpakken. Na de evaluatie kunnen we eventueel naar een hoger of een lager bedieningsniveau overgaan en eventueel de normen aanpassen. De nieuwe bussen en de belbussen zijn aangepast voor het vervoer van personen met een (bewegings)handicap.

De projecten uit 2000 in de vijf Vlaamse provincies vindt u terug op de slides. In Limburg is er onder meer de versterking van het stadsnet. In Vlaams-Brabant, Oost- en West-Vlaanderen wordt vooral het belbussysteem uitgebreid in een aantal steden. In Antwerpen wordt vooral gewerkt in Geel-Mol, Balen en Heist-op-den-Berg. De prioriteiten voor 2001 zijn eveneens terug te vinden op de slides in bijlage. We zijn al bezig met de projecten. Ze zijn volledig onderbouwd op basis van ongeveer 100 miljoen frank per provincie per jaar en rekening houdend met datgene wat we willen voortzetten. Vooral de invulling en de evaluatie interesseren me. We zijn ook technieken aan het ontwikkelen. Hoe kunnen we opwaarderen ? Welke vormen van afwaarderen zijn er mogelijk ? Ik heb het systeem vanuit technisch oogpunt van De Lijn belicht omdat het weergeeft wat we met het geld doen.

**De heer Carl Decaluwe :** Op welke manier is De Lijn betrokken geweest bij de opmaak van het concept van de basismobiliteit ? U plant haltes in functie van de woongebieden in. Toch spelen andere elementen een rol, bijvoorbeeld de kwaliteit van de afstaphaltes (waar kan men afstappen) en de overstapplaatsen. Waarom hebt u daar geen rekening mee gehouden ?

Wat is het financieel kostenplaatje ? Wat gaan de nieuwe voertuigen en het personeel kosten ? Is het geen probleem om bijkomende aanwervingen te doen ?

Voorts stelt zich het probleem van de boetes. Als bewoners vinden dat de basismobiliteit niet gegarandeerd is, kunnen ze een schadevergoeding krijgen op voorwaarde dat ze een taxibewijs hebben. Een taxi kost echter meer dan 100 frank. Is de boete niet te laag ? Waarom vergoedt u niet de minimumkostprijs van een taxirit ? Bovendien is De Lijn zowel rechter als partij en spreekt zelf een oordeel uit. Kan u geen onafhankelijke instelling of een ombudsman inschakelen ?

Het leerlingenvervoer wordt overgeheveld van het onderwijs naar De Lijn. Dat geeft bijkomende capaciteit. In welke mate wordt de problematiek ingeschakeld in de basismobiliteit ? Wat het woonwerkverkeer betreft rijst de vraag waarom de grote industrieterreinen niet in de basishalten betrokken worden. Waarom heeft u ten slotte gekozen voor de vogelvluchtafstand en niet de loopafstand ? Gaat het om een mathematisch concept of heeft het te maken met het financiële aspect ?

**De heer Jean Geraerts :** Als verantwoordelijke van De Lijn, bent u verantwoordelijk voor de basismobiliteit. U beschikt over een eigen wagenpark, u besteedt De Lijn uit aan privé-diensten en u organiseert bijkomende taxidiensten. Hebt u voor de organisatie genoeg personeel en kan u alles soepel laten verlopen ? Hebt u voldoende financiële armslag ? Voorts stelt u een groot aantal belbussen ter beschikking. In Zuid-Limburg rijden al verschillende jaren belbussen. Voldoet de evaluatie aan de eisen van de basismobiliteit ?

**De heer Johan Malcorps :** In de toelichting van het ontwerp van decreet worden drie grote doelstellingen gesteld : een goede bijdrage leveren aan het verlagen van de negatieve effecten van het autovervoer, met name file, milieu en hinder, de bereikbaarheid van de steden garanderen tegen een relatief lage maatschappelijke kost en alternatieven bieden aan personen die niet over eigen vervoermiddelen beschikken. Dat is een ruimere invulling van de basismobiliteit. Ik begrijp dan ook niet hoe u tot bepaalde normen komt. De bedieningsperiode in stedelijke gebieden bijvoorbeeld is afgestemd op het woon-werkvervoer. Nochtans zijn er andere behoeften dan naar het werk te gaan. Is basismobiliteit ook naar de film gaan en nadien iets gaan drinken. Moet daar geen rekening mee gehouden worden ?

**De heer Hugo Van Wesemael :** De Lijn is van bij de start betrokken bij de ontwikkeling van het concept basismobiliteit. Voor een groot deel beantwoordt De Lijn reeds aan de voorwaarden voor basismobiliteit. Daarom is het systeem om de bestaande voorzieningen te evalueren, ook op het gebied van invloedsfeer, noodzakelijk. We zijn bezig een softwaresysteem te ontwikkelen (ARC-OP) om de haltes en de invloedssfeer ervan en de netten te vergelijken met de woongebieden, de industriegebieden, scholen, enzovoort. Dit bestaat nu al voor Limburg maar in het kader van het netmanagement zullen we dit uitbreiden over Vlaanderen. De kaarten en figuren zullen worden verfijnd op basis van audit en dit kan dan aanleiding zijn voor bijsturingen.

Bij elk dossier dat aan de raad van bestuur voorgelegd wordt, is de juiste kostprijs gevoegd : zowel voor het personeel, als de afschrijvingskosten van het materieel, als de kilometers, waarbij rekening gehouden wordt met de verschillende uurschema's op weekdag en zondag en de invulling voor de vervoerstijden binnen de norm. Telkens wordt vooraf aan een privémaatschappij gevraagd wat zij zouden aanrekenen voor dezelfde voorzieningen. Zo is een goede vergelijking mogelijk. Anders krijgt men een wildgroei en onvoldoende onderbouwde dossiers.

Wat betreft een schadevergoeding op basis van taxibewijzen, denk ik dat we niet zullen komen tot een systeem van boetes. Tot nog toe hebben bijvoorbeeld de verschillende ombudsdiensten dergelijk systeem niet voorgesteld. We gaan ervan uit dat we vanaf 1 september 2001 het leerlingenvervoer zullen organiseren. We verwachten gedurende de spitsuren moeilijkheden om te voorzien in voldoende voertuigen, omdat het aantal klanten stijgt.

Het bedienen van industrieterreinen mag dan theoretisch interessant lijken maar is het praktisch niet. Uit een studie over Mechelen-Noord, waar ongeveer 3.000 bijkomende mensen werken, blijkt dat voor 100 vervoerde klanten, 10 miljoen frank noodzakelijk zou zijn aan bijkomende exploitatie. Omdat dit niet haalbaar was, hebben wij gewerkt aan de uitbreiding van de stadslijnen. Uit de ervaring blijkt dat bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen de mensen niet bereid zijn om zelfs een paar minuten te wachten.

We werken niet met de afstand in vogelvlucht, maar met de reële afstanden. De kaart gaf een beeld van de haltes en de invloedsfeer van deze haltes, ongeveer 750 meter. Op de kaart over de belbus werd de invloedsfeer hiervan boven de bestaande infrastructuur geplaatst.

**De heer Carl Decaluwe :** Hoeveel kost de implementatie van basismobiliteit in 2003 ?

**De heer Hugo Van Wesemael :** Het is onverstandig om hier reeds een cijfer op te plakken. Na elke evaluatie zullen we immers moeten bekijken of de voorziene lijnen voldoende zijn. Voor 2001 zal, op basis van de gegevens van 2000 en de nieuwe voorzieningen, 850 miljoen frank nodig zijn. De kostprijs voor 2002 is afhankelijk van de audit. Voor elk afzonderlijk dossier beschikken we over de juiste kostprijs en dit wordt besproken in de raad van bestuur.

Reeds vandaag bestaat er in bepaalde gebieden een TOV-kaartje waarbij men de taxi combineert met openbaar vervoer. Ook voeren wij een aantal specifieke nachtdiensten uit met de bedoeling de mensen terug naar het openbaar vervoer te lokken. We kunnen geen basismobiliteit garanderen na 2 uur 's nachts. In Antwerpen is er om half twee en half drie wel een bus naar de voorsteden tijdens het weekend. Het is misschien mogelijk om in de steden een nachtnet op te zetten met betere frequentie maar minder lijnen.

Sommige belbuslijnen functioneren zeer goed en soms is het zelfs noodzakelijk om op bepaalde dagen grotere bussen in te zetten. Na één jaar zullen al dergelijke systemen geëvalueerd worden. We hebben de toelating van de minister gekregen om 30 extra mensen aan te werven. Als het systeem moet uitgebreid worden, kan er in bijkomende middelen voorzien worden via de specifieke betoelaging voor basismobiliteit.

**2. Toelichting door professor Stef Proost, vervoerseconoom KULeuven**

**Professor Stef Proost**, vervoerseconoom KULeuven : Er staan zeker een aantal interessante zaken in het decreet en ik kan min of meer akkoord gaan met de algemene doelstellingen. Het is de bedoeling om de mobiliteit van de armste lagen van de bevolking te verbeteren.

Ik zal terugkomen op de probleemstelling en de oplossingen van het decreet becommentariëren. Er is inderdaad een groot verkeersprobleem dat niet verkleint en dat grote externe kosten onder meer op gebied van milieu en ongevallen met zich mee brengt. De files worden elke dag groter. Dit probleem situeert zich vooral in de stedelijke gebieden en op een aantal belangrijke transitwegen. Op een aantal autostrades mag men dan ook niet te veel transitverkeer aantrekken.

De files en de externe kosten zullen niet worden opgelost door alleen maar te zorgen voor een beter aanbod van openbaar vervoer of wegen. Wel door het verkeer, zowel het particuliere verkeer als het openbaar vervoer, selectief duurder te maken naar plaats en tijd. Anders zal er bijvoorbeeld een verschuiving plaatsvinden van fietsgebruik naar openbaar vervoer.

Een tweede probleem, dat aan bod komt in het voorstel van decreet, is de verkeersarmoede. De eerste les van de economie is dat het inkomen moet worden verdeeld naar de minder gegoeden via inkomenstransfers en niet door bepaalde goederen gratis ter beschikking te stellen. In een markteconomie kunnen bepaalde behoeftes beter door de markt worden ingevuld dan door een rigide plansysteem. In plaats van gratis goederen ter beschikking te stellen, wat overconsumptie in de hand werkt, is het daarom beter om te zorgen voor inkomenssupplementen voor de laagste bevolkingsgroepen. De gebruiker moet zelf kunnen beslissen hoe deze supplementen worden aangewend. Als de diensten van bijvoorbeeld De Lijn kostendekkend zouden zijn, dan zou er uiteraard geen probleem zijn.

**De heer Hugo Van Wesemael :** Al onze diensten zijn kostendekkend.

**Professor Stef Proost :** Kostendekkend interpreteer ik anders dan u. Ik bedoel dat alle kosten (incl. personeel en rollend materieel) zouden gedekt worden door directe bijdragen van de gebruikers en niet door subsidies. Nu heeft men geen precies zicht op de kosten die dit decreet gaat meebrengen.

Voor druk bewoonde gebieden is een verhoogd aanbod van openbaar vervoer een goede oplossing. Tegelijk moet echter het autogebruik worden ontmoedigd, via hogere prijzen voor parkings en een tolheffing bij het binnenrijden van grote steden zoals Brussel en Antwerpen. In druk bewoonde gebieden is een verhoogd aanbod van openbaar vervoer economisch verantwoord door de hoge bezettingsgraad ; als aangepaste technologie wordt gebruikt kan het verhoogde aanbod het milieu ten goede komen. Om deze doelstelling te verwezenlijken, is er niet echt een nieuw decreet nodig. Ook in drukke gebieden mag het openbaar vervoer niet gratis zijn. Dat leidt tot overconsumptie en minder fietsgebruik. Het is meer aangewezen om te werken met mobiliteitscheques voor gepensioneerden. Zo kunnen onnodige verplaatsingen worden vermeden. Ook een autobus zorgt immers voor hoge milieu- en ongevallenkosten.

Een verhoogd niet-kostendekkend aanbod van openbaar vervoer is geen goede oplossing voor dunbevolkte gebieden. Zeker als rekening wordt gehouden met de zware geluids- en de ongevallenkosten van het openbaar vervoer. Door het aanbod van openbaar vervoer te verhogen stijgt het volume aan openbaar vervoer in de randgebieden, maar waar er al een verkeerscongestie bestaat blijft het even druk. Bovendien zijn de gevolgen voor het milieu eerder negatief : er komen meer verplaatsingen met een lage bezetting. Dit werkt milieuschade in de hand. Het zou nuttig zijn om een en ander te berekenen. Ik denk dat deze oplossing zeer duur zal uitvallen.

Voor de regeling voor kleinere voertuigen, die wordt uitgewerkt in het ontwerp van decreet, is er een aangepast juridisch kader nodig. Er moet zoveel mogelijk concurrentie zijn. De prijzen van de taxi's, die zeer sterk verschillen van land tot land, zijn te hoog bij ons. Er werden prijsafspraken gemaakt : daardoor zijn er te veel taxi's die te weinig rondrijden. Een soortgelijk probleem heeft zich voorgedaan met de bankkantoren en de benzinestations. Doordat er tussen de banken afspraken werden gemaakt over de rentemarges verscheen er op elke hoek van de straat een bankkantoor ; doordat de oliemaatschappijen stilzwijgende afspraken maakten over kortingen op benzine rezen de tankstations in ons land als paddestoelen uit de grond. De hoge belastingen op taxi's in sommige gemeenten werken de hoge prijzen uiteraard nog in de hand. Er is nood aan meer concurrentie en meer initiatieven. Ik begrijp niet waarom het ontwerp

van decreet een monopolie wil geven aan belbussen. Als voor de exploitatie een private aanbesteding wordt uitgeschreven zullen de kosten dalen. Voorbeelden uit het buitenland, onder andere in Groot-Brittannië, tonen dat aan.

**De heer Bruno Tobback :** U bent geen jurist. Bent u dan misschien planoloog ?

**Professor Stef Proost :** Neen.

**De heer Bruno Tobback :** Dat dacht ik al. Dat verklaart uw zeer theoretische invalshoek. De indeling die u maakt tussen dicht- en dunbevolkte gebieden houdt geen steek. Vlaanderen is in zijn geheel een dichtbevolkt gebied. In dichtbevolkte gebieden zou er volgens u meer openbaar vervoer moeten worden aangeboden. Het probleem is echter dat wie in de stad werkt vaak niet in de stad woont. Vaak kan men het werk alleen per auto bereiken. Uw theorie stemt niet overeen met de realiteit. Vlaanderen is New York niet.

Houdt u er wel rekening mee dat niet iedereen de keuze kan maken tussen openbaar vervoer en auto ? In de praktijk kan minder dan de helft van de inwoners van Vlaanderen zich per auto naar het werk verplaatsen. Vaak beschikt een gezin slechts over één wagen.

**De heer Jean Geraerts :** Op dit vlak moet ik de heer Tobback gelijk geven. Professor Proost benadert het openbaar vervoer als een economisch gegeven, terwijl ook de sociale factor meespeelt. In mijn gemeente zijn er bijvoorbeeld heel wat mensen die geen auto hebben en die daarom aangewezen zijn op het openbaar vervoer.

Ik geef de professor wel gelijk waar hij stelt dat men het vervoersprobleem niet oplost door het openbaar vervoer gratis te maken. In Hasselt zijn het de fietsers en de voetgangers die overgestapt zijn op het openbaar vervoer, terwijl het wagenpark en het verkeer niet vermindert. Nu wordt het openbaar vervoer op zondagnamiddag zelfs gebruikt door jeugdbewegingen voor een busspel waarbij men zoveel mogelijk moet op- en afstappen.

**De heer Johan Malcorps :** Theoretisch heeft professor Proost gelijk dat men via een systeem van cheques de mensen zelf kan laten beslissen en de concurrentie tussen de taxi's kan verhogen.

Toch moeten we ons afvragen of er geen minimale dienstverlening moet zijn inzake openbaar vervoer, zelfs in de landelijke gebieden, als men het recht op mobiliteit wil garanderen. De redenering van de professor is al vaak gehanteerd en men is er al vaak op teruggekomen. De kaalslag in de spoorwegen is begonnen met de beslissing om alleen de druk bezette lijnen te behouden, die uiteraard de meest rendabele zijn. Nu moet men gas terugnemen, zelfs in de Verenigde Staten.

Het garanderen van een minimale dienstverlening zal wel redelijk duur zijn, maar uiteindelijk is het niet de bedoeling massaal veel bussen te laten rondrijden. Uiteindelijk is het ook op economisch vlak wel steekhoudend.

**De heer Carl Decaluwe :** Het is logisch dat men vanuit de academische wereld de problemen theoretisch bekijkt. De minister legt meer en meer nadruk op de sociale component. De waarheid ligt waarschijnlijk ergens in het midden. Nogmaals wordt bevestigd dat men het probleem van de congestie niet oplost met dit decreet.

Heeft professor Proost modellen ontwikkeld om het probleem van de congestie op te lossen ? Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de federale structuur van ons land. Hij sprak erover het autorijden duurder te maken naargelang de plaats en de tijd, maar kan hij dat ook concretiseren ? De minister heeft rekeningrijden altijd afgewezen.

**De heer Jan Loones :** Ik heb de indruk dat professor Proost vertrekt van een andere visie en dat basismobiliteit voor hem niet echt prioritair is. Een financiële herverdeling kan volgens hem namelijk op een andere manier ingevuld worden.

**De heer Jul Van Aperen :** Mijn fractie is het ermee eens dat de economische realiteit van de dienstverlening moet kunnen spelen. Men moet een kostenbatenanalyse maken en de concurrentie moet haar werk kunnen doen. In het decreet op de basismobiliteit is volgens ons niet alleen het economische, maar ook het sociale aspect belangrijk.

Men denkt er soms aan om een bepaalde vervoerswijze, namelijk de auto, meer te laten betalen voor de wegeninfrastructuur, bijvoorbeeld door het invoeren van het rekeningrijden. Er was namelijk sprake van het heffen van een tol bij het binnenrijden van Antwerpen. Wij hebben altijd gesteld dat men dit nooit mag invoeren als men geen volwaardig alternatief kan aanbieden.

**Minister Steve Stevaert :** Ik ben gelukkig dat ik het niet eens ben met professor Proost. Hij is namelijk de auteur van het boek 'De juiste prijs'. Als we dat

verhaal doortrekken, dan wordt de samenleving onleefbaar. Wat moeten we dan doen met de universiteiten ? Zou de burgemeester van Leuven akkoord gaan met een sluiting van de KULeuven ? Dat is de kern van de discussie.

Dan moeten we ook de juiste prijs berekenen van de auto en van het openbaar vervoer. Professor Proost haalt vooral de negatieve aspecten van het openbaar vervoer aan, maar een bus is bijvoorbeeld ook 120 keer veiliger dan een auto. Heeft hij dat opgenomen in zijn berekeningen ?

**Professor Stef Proost :** Ja.

**Minister Steve Stevaert :** Een mensenleven is niet betaalbaar. Wie één mensenleven redt, redt de hele wereld. Is dat de samenleving die we willen ? Is dat de nieuwe economische visie van de katholieke universiteit ? Ik heb daar veel moeite mee.

De basismobiliteit gaat niet over marginalen in de samenleving. Het is de bedoeling om mensen, waar ze ook wonen, de mogelijkheid te geven om zich te verplaatsen, zonder dat ze verplicht zijn zich een wagen aan te schaffen.

Over het openbaar vervoer wordt veel onzin verteld, onder meer dat het vooral fietsers zijn die overstappen op de bus. De realiteit wijst uit dat het fietsvervoer toeneemt wanneer de prijzen voor het openbaar vervoer laag zijn. Als het hard regent, laat men de fiets natuurlijk thuis en neemt men de bus, maar vroeger stapte men in een dergelijk geval over op de auto.

Wanneer men de auto vergelijkt met de bus, dan is de energie-input en de $CO_2$-uitstoot in elk geval gunstiger voor de bus. Ook de geluidsoverlast moet in de toekomst, wanneer we beschikken over goed uitgeruste wegeninfrastructuur en goed uitgeruste bussen, lager liggen dan die van het personenvervoer.

De uitbouw van het openbaar vervoer zal het fileprobleem niet oplossen, maar het zal het ook niet verslechteren en het zal het voor een deel ook verhelpen. De enige zekerheid die we hebben, is dat iemand niet tegelijkertijd in de bus en in de wagen kan zitten.

De afbouw van het openbaar vervoer heeft te maken met het feit dat men vertrok van een eng economische analyse, waarin er alleen plaats was voor de meest rendabele assen. Dit probleem moet evenwel opgelost worden waar het ontstaat, op het vertrekpunt, en niet in Brussel waar het het duidelijkst tot uiting komt.

Basismobiliteit en openbaar vervoer zijn niet alleen zaligmakend. Ik wil graag met professor Proost in debat gaan en ik wil graag studies bekijken, maar geen studies waarin staat dat een mensenleven gelijkstaat met een bepaald bedrag.

**Professor Stef Proost :** Ja, wij houden rekening met een zeer hoge waarde voor het verlies aan mensenlevens. Daarnaast gaat het niet op investeringen in sociaal en intellectueel kapitaal in het onderwijs te vergelijken met gratis winkeltrips.

Zelfs als men in stedelijke gebieden het openbaar vervoer verbetert, dan moet men toch iets doen aan het autovervoer. Anders neemt men het risico dat alleen het totale vervoersvolume toeneemt en dat het vervangen van de auto door de bus beperkt blijft.

Met een toename van het openbaar vervoer kan men het vervoersprobleem voor 10 procent oplossen en die 10 procent zijn de moeite waard. Om het probleem volledig op te lossen, moet men een hogere prijs vragen voor het autovervoer in de stad én voor het openbaar vervoer.

Ik heb twee grove categorieën gemaakt, namelijk hoge en lage densiteit. Het RSV is een belangrijk instrument om in de toekomst zaken te kanaliseren. Een autobus is alleen dan interessanter dan een auto wanneer hij minstens vijf tot tien mensen vervoert.

Het openbaar vervoer is in vergelijking met de auto pas interessant als de bezettingsgraad hoog genoeg is.

Is er socio-economisch gezien zoiets als een recht op mobiliteit ? Ja, tenminste als we ervan uitgaan dat iedereen het recht heeft om aan een aantal basisbehoeften te voldoen. De beste manier om ervoor te zorgen dat iedereen aan die basisbehoeften kan voldoen, is de mensen een voldoende hoog inkomen bezorgen zodat ze kunnen kiezen of ze hun geld besteden aan een bustrip, een auto of een taxi. Ik verkies dat boven gratis bussen.

**De heer Bruno Tobback :** Houdt u er rekening mee dat iemand die zich niet kan verplaatsen, ook niet kan studeren. Hebt u die kosten verrekend ?

**Professor Stef Proost :** Maar vindt u dan dat studenten gratis naar de fuif moeten kunnen ?

**De heer Bruno Tobback :** Het woord gratis komt niet voor in het ontwerp van decreet.

**Professor Stef Proost :** Dat moet ik inderdaad beamen.

Met kostendekkende diensten heb ik geen probleem, omdat dat de meest efficiënte manier van werken is. Maar ik besef heel goed dat mijn positie heel wat comfortabeler is dan die van een politicus.

### 3. Toelichting door de heer Edwin Jacobs, verkeersdeskundige

**De heer Edwin Jacobs,** verkeersdeskundige **:** Ik ben gelukkig dat we dit ontwerp van decreet, waar we al tientallen jaren naar vragen eindelijk kunnen bespreken. Mobiliteit wordt voor het eerst gelinkt aan ruimtegebruik. Ik sta heel positief tegenover dit ontwerp van decreet, wat niet betekent dat ik met alles akkoord ga.

Als ruimtelijk economist zeg ik dat dit ontwerp van decreet belangrijk is, ook al zijn de problemen waarmee het openbaar vervoer kampt heel relatief in vergelijking met de mobiliteitsproblemen in het algemeen. Wanneer we de reizigersvervoersmarkt van 1999 bekijken, dan neemt het privé-vervoer 83,6 procent voor zijn rekening, het openbaar vervoer 12,6 procent en de reisbussen 5 procent. Als de mobiliteit normaal evolueert, zal het privé-vervoer tegen 2010 met twintig procent stijgen en 81 procent van het totaal innemen. Als we erin slagen het gebruik van het openbaar vervoer met de helft te laten stijgen – wat een enorme opgave is – zal het goed zijn voor 15 procent. Dit ontwerp van decreet levert dus in de eerste plaats een bijdrage aan ons welzijn, eerder dan aan de economische situatie.

De gezinsbudgetenquête voor 1999 toont aan dat de Vlaamse gezinnen 11,5 procent van hun inkomen aan individueel vervoer besteden en 0,7 procent ervan aan openbaar vervoer. Hoewel deze cijfers het belang van dit ontwerp van decreet relativeren, moet ik er toch op wijzen dat ieder autoremmend middel – hoe marginaal het ook moge zijn – meer dan welkom is.

Alvorens een reiziger beslist hoe hij zich zal verplaatsen, maakt hij een complexe afweging van de fysieke, psychische, financiële en tijdsgebonden kosten van elk vervoersmiddel. Als we dit denkproces willen veranderen moeten we die vier basiskosten beperken en dat is precies waar dit ontwerp van decreet op doelt.

Er is een duidelijk verband tussen mobiliteit enerzijds en het ruimtelijke en economische bestel anderzijds. Ruimtegebruik creëert een vraag naar vervoer waarop de sector dan weer reageert door voor een vervoersaanbod te zorgen. In het ontwerp van decreet wordt dat alles evenwel te eenzijdig benaderd waardoor we er ons eigenlijk bij neerleggen dat het ruimtegebruik in de toekomst niet zal veranderen. Wat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is bepaald, zullen we ook uitvoeren. Maar op die manier subsidiëren we eigenlijk alle ruimtelijke fouten uit het verleden. De huidige ruimtestructuur bepaalt de vervoersstructuur, maar de omgekeerde beïnvloeding wordt in het ontwerp van decreet ten onrechte over het hoofd gezien. Daarom vraagt de raad van bestuur van De Lijn om de basismobiliteit permanent te evalueren.

Op zich is het een goede zaak dat gemeenten tegenwoordig convenants kunnen afsluiten met De Lijn. Toch merk ik dat de gemeentelijke plannen nergens – behalve in Antwerpen – overkoepeld worden door een provinciaal plan of een regionaal plan. Op die manier sluit elke gemeente zich af voor het doorgaand verkeer.

Afsluitend herhaal ik dat het ontwerp van decreet veel kansen biedt, op voorwaarde dat de basismobiliteit permanent geëvalueerd wordt.

**De heer Dirk Holemans :** De gemeentelijke convenants zouden niet over de grenzen van de gemeenten heenkijken. Geldt die kritiek ook niet voor de proefprojecten basismobiliteit ?

**De heer Jean Geraerts :** Is het wel een goed idee om met het decreet basismobiliteit meer mensen naar het openbaar vervoer te lokken, als men bedenkt dat de vervoersmaatschappijen nu nog niet eens hun taak aankunnen ?

**De heer Carl Decaluwe :** De heer Jacobs kondigde aan dat zijn raad van bestuur het ontwerp zou evalueren en ingeval van een ongunstige kosten-batenverhouding bezwaar zou maken. Betekent die uitspraak dat hij desgevallend liever boetes betaalt dan de uitvoeringsbesluiten van de minister te respecteren ?

**De heer Jan Loones :** Bestaan er normen voor de tijdskosten ? Het is inderdaad zo dat reizigers zich voor hun vertrek afvragen hoeveel tijd de verschillende verplaatsingsalternatieven hen zullen kosten. Zij maken vervolgens een afweging tussen privé- en openbaar vervoer. Men mag niet vergeten dat een reis met het openbaar vervoer tussen twee dorpen die vijftig kilometer uit elkaar liggen, een hele

dag kan duren. Wat zijn de betrachtingen inzake beheersing van het tijdsbudget ?

**De heer Edwin Jacobs :** Inzake basismobiliteit zijn we nog niet verder dan het stadium van de proefprojecten. Hoe een en ander zal lopen eens het decreet er is, valt nu nog niet te voorspellen.

Het ligt niet in onze bedoeling alle thuisblijvers op de bus te krijgen. Wel willen wij bereiken dat, gezien de verwachte expansie van het wegverkeer, voor iedereen de mogelijkheid bestaat om te kiezen, wat niet evident is in een land met een sterk gefragmenteerde ruimte. Daardoor wonen velen immers geïsoleerd van het bestaande openbare vervoersnetwerk. Technieken als road-pricing zijn nochtans niet zinvol zolang niet voor iedereen het openbaar vervoer een haalbaar alternatief is. Hoe meer mensen voor het publieke transport kiezen, hoe beter. Wij maken ons echter geen illusies : met 15 percent zijn wij al dik tevreden.

Ik ben inderdaad lid van een raad van bestuur, maar die heeft alleen een adviserende bevoegdheid ten aanzien van de minister. Wij rekenen uit hoeveel de voorgestelde pakketten basismobiliteit gaan kosten en of die kosten in evenwicht zijn met de baten. Het gaat daarbij uitsluitend om wat in Belgische franken valt uit te drukken, en dus niet om een multicriteria analyse. Het is aan de politici om de financiële gegevens af te wegen tegen de maatschappelijke opbrengst.

Er bestaan wiskundige modellen voor tijdsbudgettering, maar die blijven theoretisch.

**De heer Jan Loones :** Kan men de maximumtijd voor een afgelegde kilometer bepalen ?

**De heer Edwin Jacobs :** Voor Vlaanderen bestaan dergelijke cijfers niet. In Nederland heeft men ooit wel een bepaalde verhouding tussen tijds- en financieel budget uitgewerkt. De gemiddelde mens moet die verhouding respecteren, omdat er nu eenmaal maar vierentwintig uren in een dag gaan en men ook nog andere dingen te doen heeft dan zich te verplaatsen. Investeren in het openbaar vervoer is aangewezen.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter :** Bij het uittekenen van de van basismobiliteit te voorziene gebieden, mogen niet de fouten die bij de ruimtelijke planning zijn gemaakt, herhaald worden. Het uitgangspunt zijn de woongebieden zoals ze zijn ingekleurd op het gewestplan anno 1999, dus met inbegrip van de woonuitbreidingsgebieden die nog niet ontwikkeld zijn omdat er nog geen BPA is opgesteld. Het probleem van de zonevreemde plekken blijft onopgelost. Hoe staat het met de basismobiliteit van de betrokkenen als de kaarten blijven en niet kunnen evolueren ?

**Minister Steve Stevaert :** Laten we ernstig blijven. Bij heel wat illegale woningen ligt de verantwoordelijkheid bij de burger. Dat geldt evenzeer voor het probleem van de zonevreemdheid. In landbouwgemeenten werden bepaalde gebieden onder druk van de agrarische sector onjuist ingekleurd. Soms kwamen daardoor in een gemeente wel 1.500 woningen in landbouwgebied te liggen. Dat alles betekent niet dat wij per se wie inmiddels geregulariseerd is, van openbaar vervoer verstoken willen houden. Het ontwerp gaat integendeel uit van de realiteit zoals die er vandaag uitziet. Tegelijk wil de regering vermijden dat de basismobiliteit contraproductief wordt : wij willen niet dat door de ontsluiting de ruimtelijke verspreiding opnieuw zou vergroten. Bovendien erkennen wij dat de kosten-batenverhouding toch een bepaalde minimumwaarde moet bereiken. Het is onrealistisch om daaronder te gaan werken, want dan krijgt men het beeld van de grote, lege bus die zich een weg baant door een kleine kern. Voor die gevallen was de belbus een beter alternatief. Maar dat betekent niet dat ik de visie van professor Proost bijtreed. Als wij zijn denkwijze volgen, stevenen we af op een onleefbare samenleving.

Wegens de universele dienstverleningsplicht inzake basismobiliteit zal het gemakkelijker zijn hier de concurrentie te laten spelen. Mobiliteit is immers een schaars goed. Er zijn mensen die zich veel te veel verplaatsen maar er is ook een heel grote groep van mensen die zich te weinig verplaatsen. Basismobiliteit moet die laatsten dienen.

Professor Proost heeft gelijk dat het aandeel van het openbaar vervoer in het aantal gereden kilometers zeer miniem is. Maar ook het tijdstip van het vervoer dient in rekening gebracht. Neemt men het openbaar vervoer tijdens de spits weg, dan ontstaat een gigantisch probleem.

Het decreet mag niet belast worden met zaken die er niet in thuis horen. Dit is netmanagement, geen basismobiliteit.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter :** We willen nog geen discussie voeren, we proberen enkel informatie in te winnen.

**4. Toelichting door de heer Yves Mannaerts, directeur FBAA**

**De heer Yves Mannaerts**, directeur FBAA : FBAA vertegenwoordigt de privé-ondernemers die collectief personenvervoer verzekeren : lijndiensten – in opdracht van De Lijn –, bijzonder geregeld vervoer voor schooldiensten en ongeregeld vervoer.

Wat betreft de organisatie en exploitatie van het geregeld vervoer, kunnen we het verzekeren van basismobiliteit alleen maar toejuichen. Wel vragen we ons af of de toewijzing van het geregeld vervoer aan de VVM in overeenstemming is met het voorstel van Europese richtlijn inzake openbare dienst-eisen waarbij de organiserende overheid verplicht wordt de contracten van openbare dienstverlening af te sluiten na organisatie van een inconcurrentiestelling.

In de taxisector tiert het zwartwerk welig. Als de taxidiensten opgenomen worden als aanvulling van het openbaar vervoer moeten ze ook beantwoorden aan de normen die aan onze ondernemers gesteld worden : de kwalificatie van openbaar vervoer-ondernemers en de naleving van de sociale voorwaarden die gelden voor onze sector. De collectieve taxidiensten moeten ook herkenbaar zijn, via het kenteken van De Lijn. De opdrachten moeten na markttoetsingen gegund worden.

Wat betreft het verhuren van voertuigen met chauffeur, begrijp ik de zorg om de toestanden met de taxi's te saneren. Onze bedrijven hebben echter ook veel minibussen. Die worden in het ontwerp van decreet ten onrechte gelijkgeschakeld met de huurauto's met chauffeurs. We treden helemaal niet in concurrentie met de taxi's en zien dan ook niet in waarom we meegesleurd moeten worden in een gans stelsel van verplichtingen en betalingen aan de gemeenten.

Wij willen ook graag vertegenwoordigd zijn in de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen), net als de VVM en de taxibedrijven, die in het ontwerp van decreet expliciet worden vermeld.

**De heer Jean Geraerts :** Op 1 september wordt het schoolvervoer overgenomen door De Lijn. Hoe ziet u de praktische regeling daarvan ?

**De heer Yves Mannaerts :** Bij de voertuigen die tot de school behoren, zijn we niet onmiddellijk betrokken. In verband met de veiligheid van de kinderen moet men streven naar een groot professionalisme bij hen die het vervoer organiseren en uitvoeren. Onze vereniging werkt ter zake aan een aantal criteria, die ze aan de minister zal voorleggen. Chauffeurs die geen vakmensen zijn vormen immers een groot risico.

**De heer Carl Decaluwe :** In verband met de gunning van de contracten verwijst u naar de Europese richtlijn. De adviezen van de Raad van State bevestigen uw stelling echter niet. Hoe wil u ze juridisch onderbouwen ?

Vlaanderen is in ons land nog de enige regio waar drie leerlingen op twee banken mogen zitten bij het schoolvervoer. Meent uw sector ook dat het decreet basismobiliteit kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer moet bevatten ?

**De heer Jul Van Aperen :** Kan u de concurrentie met De Lijn aan, gelet op het feit dat de organisatie en de exploitatie daar verweven zijn ? Zou er geen vennootschapsscheiding moeten komen ?

**De heer Yves Mannaerts :** Er is een voorstel voor een Europese richtlijn waarin gesteld wordt dat de vervoerdiensten in de toekomst niet meer op de huidige manier gegund mogen worden maar dat er concurrentie tussen de verschillende actoren mogelijk moet zijn, met uitzondering van de geïntegreerde diensten. Ook wij pleiten hiervoor. Adviezen hieromtrent van de Raad van State kunnen er dus nog niet zijn. Binnen een redelijke termijn zou de richtlijn er moeten zijn. We gaan naar een scheiding tussen de organisatie en de uitvoering van vervoer.

Kwaliteitseisen zijn voor ons heel belangrijk. De heer Decaluwe heeft gelijk als hij zegt dat het niet veilig is dat kinderen met 3 in plaats van met 2 op een bank zitten. De ervaring heeft echter bewezen dat het privévervoer veel belang hecht aan kwaliteit. Onze mensen volgen onder meer specifieke cursussen via het VIZO.

**5. Toelichting door de heer Jan Peumans, voorzitter Vlaamse Stichting Verkeerskunde**

**De heer Jan Peumans,** voorzitter Vlaamse Stichting Verkeerskunde : Ik verwoord de visie van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde op het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de oprichting van een mobiliteitsraad, het voorstel van decreet van de heren Tobback, Van Aperen, Malcorps en Loones betreffende de mobiliteitsconvenants en het voorstel van decreet van de heer Decaluwe inzake het mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde werd opgericht bij decreet van 21 maart 1990. In het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de oprichting van een mobiliteitsraad bepaalde artikel 96 dat artikel 3, § 1, 4°, en § 2 van het decreet van 21 maart 1990 de woorden 'en 4° en § 2' werden geschrapt. Concreet ging het om "het adviseren van het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde". De stichting is blij dat het aangepaste ontwerp van decreet deze bevoegdheden behoudt voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Hoofdstuk 7 van het ontwerp gaat over de oprichting van een mobiliteitsraad en de integratie van deze raad in de SERV. De stichting vreest dat hierdoor het risico ontstaat dat de mobiliteitsproblemen te veel vanuit een sociaal-economische invalshoek zullen worden bekeken. Wij menen dat een advies vanuit een verkeerskundige invalshoek een pluspunt zou betekenen.

De stichting vraagt ook om expliciet in het ontwerp van decreet in te schrijven dat in de mobiliteitsraad een vertegenwoordiger van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zal zetelen. Deze raad zal een voorzitter, een ondervoorzitter, 17 leden en 8 leden-deskundigen tellen. Deze laatste acht worden voorgedragen door de provincies, de VVSG en de universiteiten, hogescholen en wetenschappelijke instellingen. De stichting valt zo uit de boot, terwijl wij de voorbije jaren een grote expertise hebben opgebouwd op het vlak van opleiding, bijscholing en permanente vorming.

Het voorstel van decreet van de heren Tobback, Van Aperen, Malcorps en Loones heeft betrekking op de mobiliteitsconvenants. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft hier in opdracht van de minister van Mobiliteit uitgebreid onderzoek naar verricht, en er bleek een ruim draagvlak te zijn voor een decretale verankering van dit instrument. De stichting is er echter voorstander van om dit voorstel te integreren in het voorstel van de heer Decaluwe, dat nog verder gaat. De mobiliteitsconvenants zijn een instrument dat moet worden aangewend in een ruimer kader van mobiliteitsplannen, dit naar analogie met de diverse provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en het RSV. Deze ruimtelijke structuur- en mobiliteitsplannen moeten op elkaar worden afgestemd. De heer Decaluwe heeft het over een vijfjaarlijks mobiliteitsplan, een jaarlijks mobiliteitsrapport en de mobiliteitsconvenants. Ook wij zijn voorstander van zo een ruime aanpak.

Ik wil er ook nog even op wijzen dat in Vlaanderen een bijkomende behoefte bestaat aan goede opleidingsinstituten voor vervoerskunde, zowel universitaire als niet-universitaire.

**De heer Carl Decaluwe :** Bent u van oordeel dat een integratie van de twee voorstellen van decreet complementair is aan het ontwerp van decreet van de Vlaamse regering ? Het zou dan gaan om twee decreten die naast elkaar bestaan. Zal dit de mobiliteit ten goede komen ?

**De heer Jan Peumans :** In de toelichting bij de twee voorstellen van decreet wordt uitgebreid verwezen naar de door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde georganiseerde gesprekken over de mobiliteitsconvenants. Deze convenants vormen een belangrijk instrument bij de mobiliteitsplanning, maar vormen daar slechts een onderdeel van. Uw voorstel gaat nog veel verder, en pleit voor een mobiliteitsplanning naar analogie met de ruimtelijke planning. De stichting staat hierachter.

**De heer Jean Geraerts :** U vreest een hiaat in de mobiliteitsraad door het ontbreken van verkeerskundigen om de basismobiliteit te begeleiden ?

**De heer Jan Peumans :** De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en haar opdrachthouders hebben op dit gebied al heel wat expertise opgebouwd. Momenteel lopen er 37 projecten. Wij willen ervoor zorgen dat de link tussen de stichting en de mobiliteitsraad wordt gewaarborgd. Het zou dom zijn om de opgebouwde expertise verloren te laten gaan. Zo heeft de stichting drie cursussen georganiseerd voor lokale mandatarissen over de mobiliteitsconvenants. Dat is uniek in Vlaanderen.

### 6. Toelichting door de heer Hans Verbruggen, VZW Langzaam Verkeer

**De heer Hans Verbruggen**, VZW Langzaam Verkeer : De VZW Langzaam Verkeer is geen drukkingsgroep maar een studiebureau. De VZW heeft sinds 1998 deelgenomen aan voorbereidende studies over de invoering van basismobiliteit, in opdracht van het kabinet van minister Baldewijns, later minister Stevaert. Nog later was er een studie over netmanagement in opdracht van De Lijn en in samenwerking met de KU Leuven en onder de eindverantwoordelijkheid van professor Albrechts. Later werd door de VZW in samenwerking met de studiegroep Omgeving het thema netmanagement verder getoetst aan het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Dit jaar concretiseren we dit op intergemeentelijk gebied in het werkings-

gebied van de intercommunale van de Kempen in samenwerking met Technum. Nog concreter werd door ons de voorstudie en een deel van de verantwoordingsnota opgesteld voor de belbussen van Geel en Mol.

In het eerste rapport over basismobiliteit werd via literatuurstudie en een korte bevraging de stand van zaken in het buitenland, vooral wat betreft de netnormering, bekeken. In Nederland was de ervaring hiermee niet positief. De verdeling van de jaren '80 werd al snel verlaten omdat het te rigide was. Nederland gedoogt en subsidieert wel nieuwe initiatieven voor de bediening van de landelijke gebieden. Er bestaan landelijk geldende regelingen voor bepaalde doelgroepen maar van een veralgemeende formulering en implementering van het recht op mobiliteit is geen sprake.

In Duitsland is wel werk gemaakt van studies, waarna eerder hiërarchisch frequenties, invloedssferen en dienstamplitudes werden uitgewerkt voor Nordrhein-Westfalen. De conclusies bleken niet zomaar veralgemeenbaar en de resultaten werden dan ook niet gebruikt.

In Frankrijk werd in 1992 een wet goedgekeurd met de bedoeling de centrale administratie te ontlasten en het intern vervoer aan de regio's toe te vertrouwen. Deze waren enkel geïnteresseerd in regionale spoorverbindingen en aanvullende snelbussen en verwezen alle verdere bevoegdheden naar de departementen. Zij organiseerden wel het interlokaal vervoer, maar de gemeentebesturen moesten de witte vlekken opvullen. Dit heeft voor gevolg dat Frankrijk geen homogeen beeld biedt. Dit is logisch want sommige departementen zijn op gebied van bevolkingsdichtheid vergelijkbaar met Vlaanderen, terwijl andere veel minder dicht bevolkt zijn.

Het systeem in Zwitserland sluit dichter aan bij wat bij ons wordt verstaan onder basismobiliteit. Toen in de 19de eeuw de vlucht van de bergstreken naar de grote steden op gang kwam, vreesde men dat de dichtbevolkte valleien zouden bedreigd worden door erosie. Dus moesten er ook algemene voorzieningen komen tot in de meest afgelegen dorpen. Dit heeft geleid tot zeer goed openbaar vervoer.

Uit vervolgstudies bleek dat basismobiliteit zich niet mocht beperken tot het probleem van het plattelandsvervoer. In Vlaanderen zijn er veel halflandelijke probleemgebieden waar men verplicht is de auto te nemen. De plattelandsbevolking is daarenboven sterk op de stad gericht voor tal van diensten. Bij een studie van het busnet bleek dat er verschillende soorten problemen waren. Er is geen vervoer binnen een redelijke afstand van de woning of bestemming : gemis aan ontsluitend niveau. Er is geen geschikte verbinding tussen vertrekpunt en bestemmingspunt : gemis aan omnivalentie van het net. De verbinding verloopt via een overstap en beide lijnen zijn niet op elkaar afgestemd : men moet te lang wachten. De verbinding vergt te veel tijd : gemis aan verbindend karakter. Het openbaar vervoer wordt dus geconfronteerd met twee tegengestelde problemen : ontsluiting en verbindingen. Hieraan kan enkel tegemoet gekomen worden door te diversifiëren en dit houdt onvermijdelijk in dat men moet overstappen van bus op bus. In het verleden is steeds gebleken dat dit reizigers afschrikt. Men moet ervoor zorgen dat de lijnen goed op elkaar afgestemd zijn en dat de overstap gebeurt in multifunctionele centra. Vaak is hier de multimodale inrichting voor de auto echter niet meer mogelijk.

Met de in het voorstel van decreet voorgestelde basismobiliteit wordt tegemoet gekomen aan het eerste probleem : het voortransport naar de halte wordt korter. Risico is dat men basismobiliteit hiertoe beperkt. Daarom voorziet het decreet ook in netmanagement. Bedoeling is dat De Lijn en de NMBS dit begrip nog verder uitwerken. Een meer expliciete invulling van dit begrip gaat uit van een soort integrale basismobiliteit die tot stand komt door het openbaar vervoer in lagen te structureren van verbindend, bijvoorbeeld HST, IC, IR, snelbus tot meer ontsluitend, bijvoorbeeld L-trein, verbindend streekvervoer, belbus, wijkontsluiting, enzovoort. Daarbij is het de bedoeling aan elk van de lagen bepaalde kwaliteitsnormen op te leggen op vlak van snelheid, halte-afstand, invloedsfeer, materieeltype, enzovoort. Het is ook belangrijk dat elk niveau overeenstemt met een bepaald kernenniveau in het Ruimtelijk Structuurplan. Dit worden dan de openbaar vervoerknopen.

Het is de bedoeling dat de lijnen die op het ontsluitend niveau functioneren aansluiten op lijnen van een hoger niveau, in een knoop van een hoger niveau.

Het is eveneens de bedoeling dat het net van een hoger niveau in die knopen een grotere polyvalentie biedt. De overstapmogelijkheden moeten goed georganiseerd worden waardoor de overstap geen bezwaar meer is om het openbaar vervoer te nemen. Door het net te structureren in lagen, is het mogelijk dat de lijn van een hoger niveau steeds sneller is. Daardoor wordt de reistijd ingekort. Vandaag is het net van De Lijn dikwijls samengesteld

uit lijnen die meestal een ontsluitend karakter hebben en redelijk traag zijn. Dit veranderen kost veel en vraagt een planning op lange termijn.

**De heer Carl Decaluwe :** Ik veronderstel dat men in het ontwerp van decreet de voorkeur gegeven heeft aan een enge invulling van basismobiliteit om budgettaire redenen. U hebt verwezen naar de studie over de basismobiliteit in de streek van Kortrijk. Waarschijnlijk hebt u daarvan ook al het financieel kostenplaatje berekend. Bij het bestuderen van de basismobiliteit in de streek van Kortrijk heb ik berekend dat het 13 tot 15 miljard frank gaat kosten. Hebt u een idee van de financiële consequenties ?

**De heer Dirk Holemans :** In de tabel over de lagen van het openbaar vervoer spreekt u over de actuele en de wenselijke snelheid, en over de halteafstand. Hebt u ook een cijfer over de wenselijke frequentie voor de verschillende lagen ?

**De heer Jacky Maes :** Het valt me op dat u in uw betoog alleen over De Lijn spreekt, en niet over andere vervoersmodi zoals taxi's. In het ontwerp van decreet gaat het om meer dan alleen De Lijn.

**De heer Hans Verbruggen :** Ik heb me niet geïnformeerd over het kostenplaatje. Tijdens vergaderingen over de studie heb ik het bedrag van meer dan 10 miljard frank voor heel Vlaanderen opgevangen. Dat hangt af van de gehanteerde normering. Iets anders is dat men de vraag stelt waarom men 750 meter als norm gebruikt terwijl mensen bereid zijn om één kilometer te lopen. Dat komt omdat in die norm de omwegfactor opgenomen is waardoor men tot een gemiddelde van een kilometer komt. De norm bepaalt de hoeveelheid belbussen. Als men de volledige ontsluitende laag in heel Vlaanderen zou opbouwen en van nul vertrekt, komt men inderdaad ongeveer aan dat bedrag.

Op het ogenblik van de berekening is men ook uitgegaan van de klassieke lijnopvatting. Er zijn ook andere manieren om aan basismobiliteit te geraken. Ik heb me aan de inhoud van de studies gehouden. Het is een goede zaak dat in het ontwerp van decreet een opening naar het taxivervoer gemaakt wordt. De taxi-exploitatie is in bepaalde gebieden een voordeel, maar men kan die niet vanaf het begin invoeren. De capaciteit voor een taxi-exploitatie is vrij laag, zeker als men er positieve financiële resultaten uit wil halen tegenover de bediening door bussen. Een bus is te duur als hij voor drievierde van de ritten niet opgebeld wordt. De bus en de chauffeur moeten namelijk ter beschikking staan. In dat geval kan de taxi een oplossing bieden. In het Maasland wordt de belbus bijvoorbeeld weinig opgebeld. Daar kan de taxi een goedkoper alternatief zijn. In Mol daarentegen is de belbus, zoals voorspeld, een succes. In Geel was de belbus aanvankelijk geen succes, maar daar is na een aantal maanden een inhaalbeweging aan de gang. In beide gemeenten is het financieel niet voordelig om taxi's in te voeren. Men kan dus niet vooraf zeggen of het taxivervoer goedkoper zal zijn. Er zijn heel wat zaken die het vervoer goedkoper kunnen maken, maar het zou ons te ver leiden om daarop in te gaan.

De frequenties zijn niet in een kwaliteitentabel opgenomen. Op het vlak van de basismobiliteit zal de frequentie vastgesteld worden, maar in de uitvoeringsbesluiten. Er wordt momenteel met geschatte grootheden gewerkt. Als men boven de basismobiliteit uitkomt, wordt de frequentie bepaald door de vraag. Op het laagst verbindende en ontsluitende niveau kan een bus bijvoorbeeld elk uur rijden als er voldoende mensen zijn. Als er meer volk is, kan dat om het half uur. Dat wordt beslist door de exploitant. Op de verbindende niveau of op regionaal niveau moet men meer doen omwille van de beheersing van de capaciteit op de weg. Als men meer mensen naar de bussen en trams wil krijgen, dan moet men het kwaliteitsniveau verhogen. Zo is het logisch dat op de lijn Brussel-Antwerpen bijvoorbeeld om het kwartier een trein rijdt die een bepaalde snelheid haalt. Met het netmanagement waarbij men zaken aan elkaar knoopt van laag naar hoog, is het belangrijk dat de frequenties onderling compatibel zijn.

**De heer Dirk Holemans :** Als men het principe van het verbindend net gekoppeld aan het ontsluitend net toepast en kwalitatieve overstapmogelijkheden wil realiseren, is een uur wachttijd te lang. Als men met de belbus naar een knooppunt reist en daar bijna een uur op een aansluiting moet wachten, dan is dat een knelpunt van het lagensysteem.

**De heer Hans Verbruggen :** Dat klopt. Over het netmanagement zijn er momenteel heel wat discussies met De Lijn. De theorie is mooi, maar de realisatie in de praktijk heel wat moeilijker.

Het is hopeloos om op twee, laat staan drie plaatsen aansluitingen te realiseren op dezelfde lijn. Als de uurregeling van de treinen verandert, dient het hele net overhoop gegooid te worden.

### 7. Toelichting door de heer Cabouter, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

**De heer Cabouter,** Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten : We zijn eveneens van mening dat het begrip basismobiliteit in het ontwerp van decreet te eng gedefinieerd is. Als men stelt dat iedereen in Vlaanderen over de mogelijkheid moet beschikken om het openbaar vervoer te gebruiken, stellen er zich heel wat problemen. Zo heeft de Vlaamse Vervoersmaatschappij een prioriteitenlijst, maar het probleem is dat de gemeenten die niet mogen inkijken. Hoe kan een gemeente haar visie toetsen aan die van De Lijn ? We pleiten voor openheid en voor de bekendmaking van de prioriteitenlijst zodat de gemeenten daarop kunnen inspelen en complementaire voorstellen indienen. Basismobiliteit betekent niet alleen het nemen van de bus, maar ook de verbinding tot die bus, met name het traag verkeer. Personen die te voet of per fiets naar de halte gaan, moeten daar over een goede accommodatie beschikken. We merken ook op dat onder meer de afschaffing van het lokale postkantoor meer verplaatsingen vergt. Is die afschaffing nodig ? De bediening ter plaatse kan het aantal verplaatsingen reduceren.

Men kan ook werken met kleine wagens om het tekort aan busvervoer op te vangen, bijvoorbeeld door een trein-taxisysteem. De vraag rijst of het mogelijk is dat gemeenten initiatieven nemen om antennes te maken op bepaalde buslijnen.

Door in dit kader gemeentepersoneel in te schakelen kunnen de prijzen gedrukt worden. Bij onderhandelingen over de convenants zijn drie partijen betrokken : de gemeenten, de vervoersmaatschappij en het ministerie. Het gaat niet op dat we na het overleg en de uitgebreide voorbereidingen het deksel op de neus krijgen omdat gezegd wordt dat een en ander niet past in de prioriteitenlijst die werd vooropgesteld. Dat is niet de juiste werkwijze.

Adviescommissies moeten ofwel neutrale arbitrage-instanties zijn, ofwel organen waarin alle partijen vertegenwoordigd worden. Dat is nu niet het geval : alleen het ministerie en de vervoersmaatschappij, maar niet de gemeenten hebben zitting in de adviescommissies.

De VVSG heeft geen stemrecht in de mobiliteitsraad. De taximaatschappijen, die een vergunning moeten krijgen van de gemeente, hebben wél stemrecht. Ook de gemeenten moeten stemrecht krijgen in de raad.

Tijdens de spitsuren is een zogenaamde belbus niet voldoende. Als De Lijn het niet als een prioriteit beschouwt om voor meer verbindingen te zorgen tijdens de spits, dan moeten de gemeenten zelf aanvullende initiatieven kunnen nemen.

De gemeenten moeten betrokken worden bij de onderhandelingen over basismobiliteit. Er mag niet zomaar een dictaat worden opgelegd vanwege de lokale besturen. De gemeenten moeten initiatiefrecht krijgen. Er is nood aan voldoende soepelheid.

Als er convenants worden afgesloten, dan moet meteen de termijn worden vastgelegd waarbinnen er moet worden beslist. Nu gebeurt het geregeld dat een gemeente een convenant afsluit en dat de gemeenteraad een besluit neemt, maar dat het daarna nog maanden duurt vooraleer de gemeente weet waar ze aan toe is. Dat is bijzonder frustrerend. De termijnen moeten samenvallen met de termijn van de gemeentelijke legislatuur.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat we over alle gegevens moeten beschikken om ons werk terdege te kunnen voorbereiden.

**De heer Jul Van Aperen :** U zegt dat de gemeenten zouden moeten kunnen worden ingeschakeld voor de kleine antennes in het kader van het bezoldigd personenvervoer. Dat valt toch buiten de opdracht van de gemeenten ? Hebt u al nagedacht over de juridische aansprakelijkheid ? Met dit soort initiatieven waagt u zich op zeer glad ijs.

**De heer Carl Decaluwe :** De Lijn heeft zeer gedetailleerde kaarten ter beschikking gesteld, waarop de haltes tot op buurtniveau kunnen worden onderscheiden. Heb ik het goed begrepen dat de gemeenten met mobiliteitsconvenants bezig zijn zonder dat ze op de hoogte zijn van wat basismobiliteit betekent, hoewel De Lijn gedetailleerde informatie verschaft ? Werden de gemeenten niet betrokken bij het concept basismobiliteit ?

**De heer Jan Loones :** Mijn gemeente heeft niet te klagen over de contacten met De Lijn. Misschien verlopen de contacten van De Lijn met de organisatie VVSG minder vlot. Is er binnen VVSG een aparte cel die zich bezighoudt met mobiliteit ? Hebt u ervaring met gemengde projecten waarbij samengewerkt wordt met De Lijn ? Ik weet dat dat soort samenwerking bestaat : aan de kust werd bijvoorbeeld samengewerkt bij het organiseren van een busverbinding voor toeristen tussen de verschillende gemeenten. De verantwoordelijkheid en de financiële lasten werden daarbij verdeeld. Kent u nog meer gevallen van een dergelijke samenwer-

king ? Staat u ervoor open ? Werden er modules voor uitgewerkt ?

**De heer Jackie Maes :** Ik begrijp niet waarom u beweert dat de gemeenten buiten spel zouden worden gezet bij het afsluiten van convenants. In de driehoeksverhouding is het toch precies de gemeente die beoordeelt of de convenant goed wordt uitgevoerd ? Ik ben het eens met de heer Van Aperen dat gemeente-ambtenaren niet mogen worden belast met taken die buiten hun opdracht vallen.

**De heer Cabouter :** Ik heb me wellicht verkeerd uitgedrukt. Het is niet de bedoeling dat de gemeentelijke dienstverlening betrekking heeft op het bezoldigd personenvervoer. Een en ander mag ook niet verplicht worden gesteld. De gemeente kan bijvoorbeeld initiatieven nemen in het kader van parkeer- en pendeldiensten naar het centrum. Dit is zonder meer mogelijk als het buiten de normale lijnen gebeurt ; binnen de normale lijnen rekent de VVM aan de gemeente een tarief aan per reiziger. Dit tarief is echter te hoog : de VVM mag niet de volle pot aanrekenen.

**Minister Steve Stevaert :** Ik ben bijzonder verbaasd over dit standpunt van de VVSG. Het mist een technische onderbouw. Er zijn juridische en technische bezwaren. De gemeente draagt slechts een derde van de kostprijs. De Vlaamse overheid betaalt de rest. Een en ander is dus veel duurder. Natuurlijk is het sympathiek om vanuit het lokale bestuur de basismobiliteit te verstevigen, maar u moet met alles rekening houden. Werken met gemeentepersoneel is bijvoorbeeld geen besparing : ook het gemeentepersoneel moet worden uitbetaald. Werken via het algemene systeem is altijd goedkoper dan op basis van individuele initiatieven.

**De heer Cabouter :** We willen de betrokkenheid van de gemeenten vergroten. De gemeente moet in samenspraak met de VVM zelf initiatieven kunnen uitwerken.

We hebben goede contacten met De Lijn. De kaarten van de VVM zijn inderdaad beschikbaar voor de gemeenten. Het is echter niet duidelijk welke prioriteiten door de VVM worden bepaald per gewest. Het zou voor ons erg interessant zijn om hiervan op de hoogte te worden gebracht.

Het is moeilijk om daarop in te spelen als men onvoldoende informatie heeft.

Bij de VVSG bestaat er een cel Verkeer, in feite het Overlegcentrum voor gemeentelijk verkeersbeleid, die vragende partij is om mee te werken aan goede initiatieven. De laatste tijd werden er heel wat goede initiatieven genomen en de VVSG wil daarbij betrokken worden en wil dat coördineren voor de gemeenten.

**8. Toelichting door de heer Jan Coolbrandt, nationaal secretaris vervoer CCOD**

**De heer Jan Coolbrandt**, nationaal secretaris vervoer CCOD : We zijn blij met deze uitnodiging, maar we betreuren wel dat we ze zo laat ontvangen hebben. We hadden liever wat meer tijd gehad om ons goed voor te bereiden.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter :** U bent op hetzelfde ogenblik uitgenodigd als alle andere sprekers.

**De heer Jan Coolbrandt :** Het decretaal onderbouwen van de mobiliteitsconvenant is een goede zaak.

De overheid spreekt vaak over vereenvoudiging van de administratie, maar onze ervaring is dat de administratieve rompslomp in deze zaak zeer groot is.

Er is ook veel tijd verloren gegaan in lange onderhandelingen over de mobiliteitsconvenant. Men is het niet eens over het mobiliteitsbeleid : de verschillende groepen rond de tafel hebben andere belangen te verdedigen.

De afdwingbaarheid van de afspraken stelt een probleem. Indien men in steden en gemeenten voorrang wil geven aan het openbaar vervoer, dan zullen de afspraken met de verschillende partners harder moeten gemaakt worden. Wij hebben daarvoor verwezen naar Antwerpen, een grote stad, maar hetzelfde geldt ook voor kleinere gemeenten.

Er zullen waarschijnlijk evenveel vormen van mobiliteitsbeleid ontstaan als er steden en gemeenten zijn.

Als vertegenwoordigers van het personeel van De Lijn, willen we hier ook De Lijn verdedigen. De verschillende artikelen over de financiering van het mobiliteitsbeleid zouden volgens ons op korte termijn moeten gereduceerd worden. Dat is namelijk geen efficiënte manier van werken. Alles zou moeten toegevoegd worden aan de exploitatierekening van De Lijn. Als De Lijn de essentiële rol moet spelen die haar in het mobiliteitsbeleid wordt toebedeeld, dan moet men haar de dotatie geven die nodig is om die opdracht te vervullen.

Het is een goede zaak dat basismobiliteit een recht wordt voor elke burger, maar dat zal veel middelen opslorpen. Bij de Buurtspoorwegen heeft men indertijd de organisatie opgesplitst in kwadranten, maar wegens het tekort aan middelen heeft men het laatste kwadrant afgeschaft. We hopen dat er genoeg financiële middelen zijn om de basismobiliteit te garanderen, niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Op dit ogenblik spreekt men voor het interstedelijk vervoer nog steeds over normale busdiensten, maar in landelijke gebieden zal men steeds meer een beroep doen op belbussen. Nochtans is dat geen vervoermiddel voor woon- en werkverkeer, terwijl veel bewoners van de landelijke gebieden toch in de steden werken. Wij pleiten voor geregelde diensten, maar we vrezen dat deze op de tocht komen te staan, zeker als de financiële middelen zouden ontbreken.

We pleiten er dus voor dat het geld, dat ter beschikking wordt gesteld voor de basismobiliteit, opgenomen wordt in de exploitatierekening van De Lijn. Als De Lijn voor bepaalde zaken niet transparant is, dan moet men naar middelen zoeken om De Lijn eventueel te doen overstappen op een systeem van open boekhouding. Voor de werknemers is het belangrijk dat de continuïteit verzekerd wordt.

Ten slotte willen we van deze gelegenheid gebruik maken om erop te wijzen dat men iets moet doen aan de doorstroming, als het echt de bedoeling is het openbaar vervoer een grotere rol te laten spelen. Dat zal natuurlijk veel geld kosten. Het is voor De Lijn bijvoorbeeld zeer moeilijk om in Antwerpen te rijden. Er was beloofd om met politiebegeleiding te zorgen voor een vrije buslaan op de Bredabaan. Men heeft dat echter twee dagen gedaan en de derde dag niet meer.

### 9. Toelichting door de heer Jean Van Mechelen, ACOD

**De heer Jean Van Mechelen,** ACOD **:** Ik ben blij omdat ik namens de ACOD en namens het personeel van de Vlaamse Vervoermaatschappij, de kans krijg om een inbreng te doen in het debat over de basismobiliteit.

We verheugen ons erover dat de wetgeving over het personenvervoer wordt aangepast aan de moderne mobiliteitsproblematiek. Zo wordt een hele reeks onduidelijkheden uit de weg geruimd. We zijn ook tevreden omdat het principe van de basismobiliteit decretaal zal vastgelegd worden. Veel zal uiteraard afhangen van de uitvoeringsbesluiten.

Door dit decreet wordt de maatschappelijke opdracht van de Vlaamse vervoermaatschappij duidelijker omschreven en dat heeft alleen maar voordelen.

Het decreet creëert ook de mogelijkheid om minimumnormen inzake dienstverlening vast te leggen. We hopen dat de Vlaamse regering daarvan gebruik zal maken om een einde te maken aan de stiefmoederlijke behandeling van de landelijke gebieden en van de streeklijnen.

Sinds het aantreden van deze regering is een trendbreuk merkbaar. De objectieve behoefteanalyse, gebaseerd op uniforme normen, maakt de gaten in het streekvervoer zichtbaar en de diverse actieprogramma's voor extra exploitatie vullen dit op. Het brede publiek reageert enthousiast op het bijkomende aanbod.

Er wordt ook werk gemaakt van een vereenvoudiging van de tarieven en ook dat is een trendbreuk. Tarieven zijn niet rechtstreeks het onderwerp van dit decreet, maar toch wil ik even stilstaan bij het belang dat een vakbond daarbij kan hebben. De job van chauffeur is vandaag niet meer dezelfde als twintig jaar geleden. Het verkeer is nu veel drukker, met alle daarbij horende doorstromingsmogelijkheden. Ook de ingewikkelde tarieven en het te bedienen pro-datasysteem maken het de chauffeurs niet gemakkelijk. Daarom vragen we dat de tarieven en de tariefreglementering, die de chauffeurs in principe uit het hoofd moeten kennen, sterk vereenvoudigd zouden worden. Ook de gebruiker begrijpt er namelijk steeds minder van.

Hoe minder handelingen de chauffeur moet uitvoeren, hoe veiliger de situatie en hoe vlugger de mensen kunnen in- en uitstappen. Ook De Lijn en de overheid doen dus voordeel bij de vereenvoudiging die we bepleiten.

Ook voor De Lijn en de overheid zijn er voordelen verbonden aan een kleiner aantal handelingen : reizigers kunnen sneller in- en uitstappen waardoor hun comfort verhoogt, net zoals de commerciële snelheid. Ook de vakbonden willen zo veel mogelijk trouwe klanten.

Vooral in de steden vormt de gebrekkige doorstroming een probleem. De chauffeurs hebben daar al vaker terecht tegen geprotesteerd. Tijdens het spitsuur gaat wandelen sneller dan het openbaar vervoer nemen. Precies daarom moeten de mobiliteitsconvenants decretaal verankerd worden : op die manier kunnen burgemeesters en schepenen op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. Het

ACOD is zelfs voorstander van sancties voor steden waar de minimumsnelheid niet gehaald wordt.

Jammer genoeg zijn het niet de burgemeesters, maar wel de chauffeurs die lijden onder de gebrekkige doorstroming. Stress en ziekteverzuim zijn de laatste jaren sterk toegenomen waardoor de omstandigheden waarin de chauffeurs moeten werken penibel zijn. Een chauffeur is na dertig jaar dienst een versleten mens. Ik hoop dat niemand het mij kwalijk neemt als ik daarop wijs. Ik beschouw dat evenwel als mijn plicht. Zowel levenskwaliteit als jobkwaliteit zijn belangrijk.

**De heer Carl Decaluwe :** Het verwondert me dat de werknemersorganisaties geen plaatsje hebben gekregen in de MORA. Uiteindelijk vertegenwoordigen de vakbonden ook de belangrijkste gebruikers. Wensen zij zelf een zetel in de MORA ?

Als waarnemers in de raad van bestuur van De Lijn moet u toch een idee hebben van wat dit alles zal kosten. Bovendien kunt u ons uw visie geven als lid van de raad van bestuur en als vakbondsafgevaardigde.

Dit ontwerp van decreet zal De Lijn verplichten nieuwe mensen aan te werven. Denkt u dat dat kan gezien de krapte op de arbeidsmarkt ?

Waar ziet u precies een trendbreuk ?

**De heer Jan Loones :** Ik deel de bekommernis van de CCOD over de versnippering. Ik kan alleen maar hopen dat ook ons verzet daartegen op uw steun kan rekenen.

U mag niet denken dat de lokale beleidsverantwoordelijken niet geconfronteerd worden met de gebrekkige doorstroming. Bovendien wordt dat probleem soms door de beheerder van de wegen veroorzaakt.

**De heer Jan Coolbrandt :** Als men niet wil dat wij ons nog met het mobiliteitsprobleem inlaten, dan doet men er inderdaad goed aan ons niet op te nemen in de MORA. Wij zijn vragende partij en betreuren de huidige samenstelling.

Wij zijn slechts waarnemer in de raad van bestuur en het spreekt voor zich dat wij als werknemersvertegenwoordigers in de eerste plaats begaan zijn met personeelsproblemen eerder dan met investeringen. Wij hebben met andere woorden geen zicht op de uiteindelijke kostprijs. Onze hoofdprijs is Vlaanderen leefbaar houden, en daarvoor zal heel wat geld nodig zijn. Dat is voor mij de kern van de zaak.

Ik wil niet gezegd hebben dat de burgemeesters helemaal niet begaan zijn met de problematische doorstroming. Maar bepaalde maatregelen vereisen nu eenmaal moed en doorzettingsvermogen. Precies daarom zijn sancties nodig. De situatie in Antwerpen dreigt rampzalig te worden. Als de leien heringericht worden zoals gepland, kunnen we De Lijn er beter afschaffen.

**De heer Jean Van Mechelen :** In Antwerpen en Brussel zijn er wel busbanen, maar automobilisten maken er ook gebruik van zodat de bussen toch in de file terechtkomen. Een burgemeester kan en moet daartegen optreden.

Wij vragen uiteraard een zetel in de MORA.

Bij De Lijn is er niet alleen een tekort aan personeel, maar ook een tekort aan voertuigen. Het Vlaamse Gewest levert weliswaar een grote financiële inspanning, alleen duurt het lang vooraleer we daar resultaten van te zien krijgen.

### 10. Toelichting van de heer Julien Dekeyser, Bestendig Afgevaardigde Vlaams-Brabant, Vereniging van Vlaamse Provincies

**De heer Julien Dekeyser,** Bestendig Afgevaardigde Vlaams-Brabant, Vereniging van Vlaamse Provincies : Het mobiliteitsprobleem moet op de drie verschillende beleidsniveaus tegelijk aangepakt worden. Het ontwerp en de voorstellen van decreet – waarover wij niet wensen te oordelen – tonen aan dat de wil er is om naar een oplossing te zoeken ;

De Vereniging van Vlaamse Provincies wil een aantal bestuurlijke aspecten toelichten. Het provinciale mobiliteitsbeleid vereist een streekgerichte visie en aanpak. Streekgericht omdat een bovenlokale aanpak vereist is, maar dat betekent niet dat we het subsidiariteitsprincipe over het hoofd mogen zien.

Het mobiliteitsprobleem is zodanig complex dat een geïntegreerde beleidsaanpak nodig is. Daarom moeten gemeenten, provincies en de Vlaamse overheid nauw samenwerken op basis van duidelijke decretale afspraken.

Vanuit de aangehaalde filosofie formuleren de Vlaamse provincies een aantal bedenkingen inzake de bestuurlijke organisatie van het mobiliteitsbeleid. De drie voorliggende decreten vormen daar-

toe een goede aanleiding. Ik wil dan ook mevrouw Demeester-De Meyer en met haar de leden van de commissie van harte danken de Vlaamse provincies de mogelijkheid te geven hier hun standpunt, zij het zeer algemeen, weer te kunnen geven. Voor een meer diepgaande gedachtewisseling zijn we steeds bereid een afspraak te maken.

Naar het provinciaal bestuursniveau toe zijn er momenteel geen decretale regelingen voorzien betreffende mobiliteitsbeleid. Wel zijn er voor de provincies een aantal aangrijpingspunten die het mogelijk maken zich inzake mobiliteitsbeleid te profileren, mogelijkheden die de provincies dan ook ten volle aangrijpen. Dit maakt dat de provincies inzake diverse aspecten van het mobiliteitsbeleid actief zijn op verschillende fronten.

In het kader van de opmaak van het provinciaal ruimtelijk structuurplan beschikken de provincies over een aantal aangrijpingspunten die mede bepalend zijn voor een beleid gericht op een duurzame mobiliteit. Enkele voorbeelden. Bij de opmaak van het provinciaal ruimtelijk structuurplan dienen de provincies een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie uit te werken. Deze gebiedsgerichte mobiliteitsvisie kan een aanzet vormen tot het opstellen van een provinciaal plan duurzame mobiliteit. In het kader van de opmaak van de provinciale structuurplannen dienen de Vlaamse provincies de secundaire wegen te selecteren. Het betreft niet noodzakelijk wegen die de provincie zelf beheert. Gelet op de gewenste multimodale functie van deze wegen wordt extra aandacht besteed aan het openbaar vervoer en de fietser. Daarnaast zijn er een aantal andere aangrijpingspunten zoals het regionaal spoorwegennet waarvoor een ruimtelijke visie in functie van het openbaar vervoer moet worden ontwikkeld, het aangeven van de verbetering van het voor- en natransport in stationsomgevingen, het bepalen van regionale vervoersassen.

Het afsluiten van overeenkomsten inzake bepaalde mobiliteitsaspecten (fietsroutenetwerk, provinciaal fietsbeleid, ongevallengis en afbakening van bebouwde kommen) tussen het Vlaamse Gewest en de provincies vormen de erkenning van de knowhow die de Vlaamse provincies hebben inzake mobiliteit en maakten het tevens mogelijk die knowhow verder uit te bouwen en te consolideren. In de overeenkomst met betrekking tot provinciaal fietsbeleid die onlangs tussen de vijf provincies en het gewest werd afgesloten, werd de coördinerende rol van de provincies ten aanzien van de eigen investeringen en die van het gewest en de gemeenten met betrekking tot de realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, uitdrukkelijk opgenomen. Bovendien krijgen de provincies een sensibiliserende en ondersteunende opdracht naar de gemeenten toe evenals naar een aantal scholen en de ruimere bevolking.

De provincies zijn niet principieel en slechts bij een beperkt aantal bijaktes van het gemeentelijk mobiliteitsconvenant betrokken. Ze maken wel met raadgevende stem deel uit van de provinciale auditcommissie die de convenants en bijaktes opvolgt. De vraag van minister Stevaert om investeringen van de provincies in hun wegen aan de auditcommissie te onderwerpen, zullen de provincies allicht positief beantwoorden.

Met betrekking tot de organisatie van het streekvervoer door De Lijn hebben de provincies momenteel geen bevoegdheid. De provincies hebben wel een vertegenwoordiger in de raden van advies van de regionale entiteiten van De Lijn, entiteiten die grosso modo samenvallen met de provinciegrenzen. Daarom namen de provincies een aantal concrete initiatieven om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren (systeem van de derde betaler, gratis eerste maandabonnement voor nieuwe werknemers in een aantal bedrijvenzones, Roes – campagne, subsidies voor de aanleg van fietsstallingen aan opstapplaatsen voor openbaar vervoer, overleg over en evaluatie van de belbussen, enzovoort).

De Vlaamse provincies stellen vast dat er inzake mobiliteit, voor het grondgebied van de provincie, tal van overlegorganen en commissies bestaan, elk met een beperkte opdracht, vaak met dezelfde afgevaardigden. Van integratie, afstemming van deze verschillende initiatieven is nauwelijks sprake. Ook al zijn deze commissies provinciaal georganiseerd en bepalen ze mede het beleid op provinciaal vlak, de provinciebesturen zijn er nauwelijks bij betrokken.

De voorstellen van decreet die vandaag voorliggen vormen in de ogen van de Vlaamse provincies een te beperkte opstap naar een noodzakelijke geïntegreerde aanpak. De provincies verwijzen hierbij naar een tweetal bestaande decreten die een duidelijke taakverdeling tussen en responsabilisering van de drie verkozen bestuursniveaus inhouden namelijk het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het decreet op de ruimtelijke ordening.

De Vlaamse provincies pleiten voor een decretale regeling van het mobiliteitsbeleid, die in functie van de tijd, middels aanpassing van het decreet of besluiten van de Vlaamse regering, de taken van de

provincies kan uitbreiden en verfijnen. Een dergelijk decreet dient bepalingen in te houden over de opmaak van provinciale mobiliteitsplannen, de taken van de provinciale mobiliteitsraden, een verankering van de projecten die nu in convenants of overeenkomsten zijn opgenomen, samenwerking in het kader van openbaar vervoer, sensibilisatie en draagvlakverwerving, enzovoort.

De VVP doet geen uitspraak over het feit of de mobiliteitsproblematiek een eigen decretale regeling behoeft, dan wel dient te worden ingebouwd in het decreet op de ruimtelijke ordening. Wel worden verder een aantal aspecten aangehaald die in een decretale regeling kunnen worden opgenomen.

Op gewestelijk vlak wordt gewerkt aan een ontwerp van mobiliteitsplan voor Vlaanderen. Een dergelijk mobiliteitsplan zal ongetwijfeld uitspraken doen en visies ontwikkelen over de plaats en de rol van de gemeenten en provincie in het mobiliteitsbeleid. De gemeenten die het mobiliteitsconvenant onderschrijven dienen elk afzonderlijk een gemeentelijk mobiliteitsplan uit te werken. De provincies zetten, via de provinciale structuurplanning een aantal eerste stappen in de richting van een provinciaal mobiliteitsplan. Een dergelijke manier van werken dreigt een lappendeken van mobiliteitsplannen te doen ontstaan.

De provincies pleiten dan ook voor een decretale regeling van de mobiliteitsplanning op de drie bestuurlijke niveaus waarbij, vanuit het principe van de subsidiariteit, het Vlaamse Gewest de hoofdlijnen van het beleid uitstippelt, de provincies instaan voor de bovenlokale invulling en de gemeenten voor de plaatselijke aspecten. Net zoals in de milieubeleidsplanning of de ruimtelijke planning dient daarbij te worden voorzien in een doorwerking doorheen de drie niveaus. Op die manier kan een al te projectgerichte benadering worden vermeden, kunnen meer strategische keuzen worden gemaakt om tot een effectiever beleid te komen doordat concrete mobiliteitsprojecten beter kunnen worden gekaderd.

Het ontwerp van decreet voorziet in de oprichting van een adviserende gewestelijke mobiliteitsraad, de MORA. Net als in het decreet op de ruimtelijke ordening waar voorzien is in adviserende commissies inzake ruimtelijke ordening op de drie bestuursniveaus, pleiten de provincies voor een decretale regeling van provinciaal mobiliteitsoverleg. De provincies stelden onlangs tijdens een overleg met AWV dat ze tegen juni 2001 een voorstel van mogelijke provinciale mobiliteitsraad zullen uitwerken dat samen met hen zal worden besproken. Daarbij is het de bedoeling om een aantal van de hoger aangehaalde commissies en raden die daarvoor in aanmerking komen, te groeperen om op die manier tot één goed werkende provinciale mobiliteitsraad te komen. De voorafspiegeling van een dergelijke raad bestaat reeds in de provincie West-Vlaanderen.

De mobiliteitsovereenkomsten die de provincies tot nog toe afsloten met het gewest dienen een tussenstap te zijn naar een volwaardig provinciaal mobiliteitsconvenant, naar het voorbeeld van de gemeenten, en moeten op termijn worden verankerd binnen het globaler kader van een decretale regeling. Overeenkomsten tussen het gewest en de provincies als bijvoorbeeld de afbakening van de bebouwde kommen en provinciaal fietsbeleid kunnen daar perfect voor in aanmerking komen. De provincies hebben er in dat verband ook geen probleem mee hun mobiliteitsinvesteringen aan een provinciale auditcommissie voor te leggen, mits ze volwaardig lid worden.

In het Memorandum van de VVP pleiten de Vlaamse provincies voor een systeem waarbij de drie bestuursniveaus (gewest, provincie, gemeente) de beleidsmatige aspecten van het streekvervoer bepalen : het gewest voor wat de principes en krachtlijnen betreft, de provincies inzake een streekgerichte invulling en de gemeenten wat de concrete lijnvoering betreft. De Lijn staat daarbij in voor het vervoer en het dagelijks beheer. Er zijn voldoende buitenlandse voorbeelden die aantonen dat intermediaire besturen hierin een zinvolle beleidsmatige verantwoordelijkheid kunnen opnemen om mede de basismobiliteit vorm te geven. Het decreet op de basismobiliteit gaat trouwens uit van gebiedsdekkende vervoersgebieden en afbakeningen in diverse stedelijke gebieden die geënt zijn op de structuurplanning.

In het regeerakkoord en de Septemberverklaring van de Vlaamse regering wordt inzake mobiliteit gepleit voor duidelijke afspraken tussen de verschillende overheden. Daarbij wordt uitdrukkelijk verwezen naar het instrument convenants. Elders wordt gesteld dat de uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer in samenspraak zal verlopen met de gemeenten en provincies.

Uit het bovenstaande blijkt ook dat bij de provincies een duidelijke wil bestaat om mede het mobiliteitsbeleid gestalte te geven, dat zij daartoe over een groeiende know-how beschikken en er meer en meer middelen voor inzetten. De Vlaamse provincies willen echter zowel de intenties van het Vlaamse gewest als de eigen initiatieven in een rui-

mer bestuurlijk perspectief plaatsen namelijk een decretale verankering, taakverdeling van het mobiliteitsbeleid.

In het perspectief van een noodzakelijk en onvermijdelijk kerntakendebat, zowel wat de kerntaken van het Vlaamse Gewest, de provincies als de gemeenten betreft, zijn de provincies alvast bereid om hierover een constructieve dialoog aan te gaan.

### 11. Toelichting door de heer Kristof Thijssens, secretaris-generaal Taxifederatie

**De heer Kristof Thijssens**, secretaris-generaal Taxifederatie : We zijn blij dat het ontwerp van decreet paal en perk stelt aan alle vormen van oneerlijke concurrentie en dat de taxi een functie gaat krijgen in de basismobiliteit.

We hebben vijf bemerkingen in verband met de memorie van toelichting. Enkel in de definities van het decreet wordt gesproken over collectieve taxi. In de memorie van toelichting wordt de uitbreiding toegelicht waarbij voertuigen met minder dan negen personen ook in andere vervoersvormen dan het taxivervoer kunnen terechtkomen. Die uitbreiding creëert volgens ons een nieuwe vorm van oneerlijke concurrentie. Vandaag al wijken belbussen af van hun route om klanten op het thuisadres af te halen. Dat is een zuivere vorm van taxivervoer. De rentabilititeit van onze sector kan niet gegarandeerd worden als andere vervoersvormen hetzelfde type vervoer kunnen verrichten. In de definitie zou moeten gespecifieerd worden dat de belbus niet mag afwijken van een vaste route en dat een halte niet kan samenvallen met de woonplaats van een inwoner.

In het gehandicaptenvervoer door privé-vervoerbedrijven werd in het ontwerp van decreet niet voorzien. Wij stellen voor dat er een aparte categorie vervoer van gehandicapten wordt gemaakt.

Wat betreft artikel 2 stellen we ons over buurtbussen, die bemand worden door vrijwilligers, de vraag waarom er in Vlaanderen categorieën moeten gecreëerd worden van mensen die aan geen professionele normen onderhevig zijn, in een fase waar men de toegang tot het beroep net wil verhogen door bijkomende normen. Opent dit geen achterpoorten voor nieuwe vormen van concurrentievervalsing ?

De bepaling van artikel 20 heeft tot doel afwijkingen toe te staan voor bepaalde vormen van vervoer die niet beroepsmatig worden verricht. Dat kan voor ons niet.

Artikel 25 bepaalt dat een houder van een taxidienst met een exploitatiezetel buiten het Vlaamse Gewest zijn diensten kan leveren zonder onderworpen te zijn aan de regeling van het decreet. Daardoor kan een vergunninghouder de verplichtingen van het Vlaamse Gewest dus ontlopen. Daarom dient duidelijk gespecificeerd dat een niet-vergunninghouder van de gemeente in het Vlaamse Gewest geen mogelijkheid heeft tot het stationeren in die gemeente.

We hebben verder nog tien bemerkingen bij de eigenlijke inhoud van het ontwerp van decreet. Artikel 3 ten derde bepaalt dat de diensten voor niet-dringend ziekenvervoer niet onder het decreet vallen. Veel van dat vervoer zijn echter vormen van verdoken taxivervoer omdat er in een terugbetalingssysteem via het ziekenfonds is voorzien. Wij zouden graag deze vervoersvormen via het huidig decreet geregeld zien.

De Raad van State en de SERV wijzen er op dat het begrip openbaar nut (artikel 27) een vage omschrijving is. Binnen de uitvoeringsbesluiten moet die definitie duidelijk omschreven worden.

De duurtijd van de vergunning is vijf jaar (artikel 31). Dat is veel te kort : de administratie heeft het daardoor moeilijk om de vergunningenvernieuwingen bij te houden. Het is aangewezen de duurtijd van de vergunning tot 10 jaar op te trekken. Wij verwijzen naar de gelijkaardige bemerking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten tijdens het consultatief comité taxi van 2 februari laatstleden.

Als de bestendige deputatie geen antwoord geeft inzake een vergunning moet dit geïnterpreteerd worden als een weigering (artikel 37). Dat is geen aanvaardbare procedure. Achterstand in werkzaamheden bij de bestendige deputatie kan immers leiden tot een laattijdig of geen antwoord. We vragen een omstandig gemotiveerde beslissing waarom de vergunning niet wordt afgeleverd.

Artikel 41, ten achtste, bepaalt dat het voertuig (hoofdstuk locatie) geen kentekens mag bevatten die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren. Hier moet specifiek de bepaling ‘geen taximeter aan boord hebben’ worden toegevoegd. Zonder deze bijkomende specificatie kan radiotelefonie als voldoende kenmerk eigen aan taxi geïnterpreteerd worden.

Wat betreft artikel 49 wordt in de memorie van toelichting verwezen naar de gegrondheid van de hoogte van de bedragen voor limousines. Deze redenering is correct voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar hoge fiunctionarissen gebruik maken van de diensten van limousinebedrijven. In Vlaanderen worden die echter voornamelijk ingezet bij rouw- en trouwplechtigheden. De bedragen, die vermeld worden in artikel 49, vegen meteen de hele sector van de kaart. Zij dienen dan ook aangepast : 125 Euro i.p.v. 625 en 500 Euro.

Artikel 39 bepaalt enkel dat het voorzien en het afschaffen van de standplaatsen op de openbare weg dient te gebeuren in overleg met de VVM. Taxi-exploitanten moeten mee in het debat betrokken worden.

Wat betreft artikel 41 vraagt de Raad van State een harmonisatie tussen de drie gewesten in verband met de vergunningsplicht van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Gaat Vlaanderen, in afwachting van een samenwerkingsakkoord tussen de drie regio's limousines uit andere gewesten in Vlaanderen aan dezelfde verplichtingen houden als in het vergunningverlenende gewest om oneerlijke concurrentie tussen de regio's te vermijden ? Een bedrijf met een vergunning van Brussel kan geen klanten in Vlaanderen opladen zolang er geen samenwerkingsakkoord is tussen de drie regio's.

Bij artikel 50 hebben we dezelfde bemerking als bij artikel 37.

Bij artikel 54 wijzen we er op dat onze juiste naam is : Nationale Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven.

**De heer Jacky Maes :** Er bestaan al samenwerkingsverbanden tussen De Lijn en taxibedrijven. Er zijn ook gemeenten die convenanten hebben afgesloten met taxibedrijven. Hoe ziet u uw rol in het openbaar vervoer ?

**De heer Carl Decaluwe :** Vindt u het normaal dat de Vlaamse regering de intentie heeft de rentabiliteit van taximaatschappijen te bepalen, zoals blijkt uit artikel 31 ?

**De heer Jean Geraerts :** U stelt dat niet-dringend liggend ziekenvervoer een verdoken vorm van taxivervoer is. Dat moet toch niet bij decreet worden geregeld. Het zijn toch de dokters die hierover beslissen.

**De heer Johan Malcorps :** Is het TOV-ticket in het Antwerpse voor uitbreiding vatbaar ? Hoe ziet u uw rol in het gehandicaptenvervoer ?

**De heer Kristof Thijssen :** De taxi kan op twee manieren een rol spelen in het openbaar vervoer. De nood aan voor- en natransport moet nog verder in kaart gebracht worden. Anderzijds kan, in een gebied waar geen openbaar vervoer meer voorhanden is, een taxibedrijf ingezet worden wanneer daar nood aan is. Dat kan goedkoper zijn dan het openbaar vervoer continu te laten rijden. De belbus is al geregeld in het ontwerp van decreet maar voor het voor- en natransport bevat het ontwerp enkel definities, onder meer van collectieve taxi's, waarbij het nog niet duidelijk is of dit niet tot een nieuwe vorm van oneerlijke concurrentie zal leiden.

**De heer Jacky Maes :** Ik dacht aan de mindervaliden en zieken die nooit gebruik kunnen maken van de bus, en altijd een beroep moeten doen op een taxi.

**De heer Kristof Thijssens :** Dat brengt ons op de rol van de taxi in het vervoer van gehandicapten. De Europese Commissie heeft hier een studie naar verricht, waaruit bleek dat elke taxi toegankelijk zou moeten zijn voor gehandicapten. Omwille van de hoge implementatiekosten is dat echter niet realiseerbaar. De conclusie werd geformuleerd dat toch een bepaald percentage van het taxipark moet zijn aangepast aan het vervoer van gehandicapten. Bepaalde bedrijven hebben de evolutie van de mobiliteit op de voet gevolgd en vervoersbedrijven voor gehandicapten opgericht. Hun vraag om een vergunning stuitte echter op moeilijkheden. Zij rijden niet met taxi's, aangezien hun voertuigen niet voor iedereen toegankelijk zijn. Zij rijden niet met limousines, aangezien het niet om een duurder vervoer gaat. Er zijn uitzonderingen mogelijk voor 'bijzonder geregeld vervoer voor bepaalde doelgroepen', maar dergelijk vervoer is aan strikte voorwaarden onderworpen. Zo moet het vervoer 'regelmatig' en 'via een bepaalde route' gebeuren, wat niet steeds het geval is.

### 12. Toelichting door de heer F. Van Oorschot, ondervoorzitter van Taxifederatie

**De heer F. Van Oorschot,** ondervoorzitter van Taxifederatie **:** Ik ga even in op onze vraag om rekening te houden met de rendabiliteit. Het heeft geen zin dat gemeenten of steden bijkomende vergunningen verlenen als de leefbaarheid van de bestaande bedrijven niet wordt verzekerd. Bij het vastleggen

van de criteria moet dan ook rekening worden gehouden met deze leefbaarheid. Er kunnen makkelijk sleutels en normen worden vastgelegd om oneerlijke concurrentie tegen te gaan en om de bonafide bedrijven aan te wijzen.

**De heer Jan Loones :** De sector is zelf vragende partij voor dergelijke regulering ?

**De heer F. Van Oorschot :** Ja. Het wordt tijd dat er iets wordt gedaan aan de oneerlijke concurrentie. Ik wil er ook nog eens op wijzen dat Vlaanderen Brussel niet is. De limousines in Vlaanderen worden 's zaterdags gebruikt voor rouw- en trouwplechtigheden. Sommige zelfstandige taxibedrijven in Vlaanderen maken onderling afspraken om bepaalde auto's aan te kopen, zodat ze samen een stoet kunnen verzorgen. Momenteel is daar geen vergunning voor vereist. Zo een vergunning mag er gerust komen, maar de taxi- en limousinewereld is eensgezind over het standpunt dat hier slechts een symbolisch bedrag voor mag worden gevraagd. Het is voor de leefbaarheid niet verantwoord om daar grote bedragen voor te laten betalen. In Brussel is de situatie helemaal anders : daar kunnen limousinebedrijven fulltime werken voor ambassades en Europese diplomaten.

**De heer Kristof Thijssens :** Er was nog een vraag over het niet-dringend liggend ziekenvervoer. Een federale wet hanteert hier een duidelijke omschrijving voor. Er rijzen echter problemen met de verschillende tussenvormen van vervoer, die noch niet-dringend liggend ziekenvervoer zijn maar taxivervoer. Wij vragen dat dit gereglementeerd wordt. Het maakt niet uit of de Vlaamse overheid dat doet, of de federale.

Het TOV-ticket wordt op zeer positieve manier geëvalueerd door de taxisector. Er is wel een nefast gevolg. Als een taxi de rol van het openbaar vervoer 's nachts overneemt, gelden voor hem niet de regels die wel voor het openbaar vervoer gelden. Zo wordt er 's nachts in de Kennedytunnel in Antwerpen gewerkt, en krijgt alleen het openbaar vervoer er toegang. Taxi's moeten omrijden.

**Minister Steve Stevaert :** Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Het is zeer moeilijk om aan te duiden dat het om een taxi gaat die de rol van openbaar vervoer op zich neemt. Dit brengt ons bij heel de discussie over de prioritaire voertuigen.

**13. Toelichting door mevrouw Miet Ringoot, ODAV, Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer**

**Mevrouw Miet Ringoot, ODAV,** Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer : Het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer bestaat uit vier diensten die aangepast vervoer aanbieden aan al wie omwille van mobiliteitsproblemen geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Ik vertegenwoordig dus alle gehandicapte en minder-mobiele personen.

In het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg wordt nergens naar deze groep van personen verwezen. Hoofdstuk twee gaat over het geregeld vervoer. Inzake de basismobiliteit heeft men het enkel over de bedieningsfrequenties en de afstand tot de halte van het geregeld vervoer. Men heeft het nergens over de toegankelijkheid voor rollend materieel, terwijl het nochtans een vanzelfsprekendheid zou moeten zijn dat een Vlaamse vervoersmaatschappij voor iedereen toegankelijk is.

In de mobiliteitsraad vinden we geen vertegenwoordiging van de gehandicaptensector terug, maar met deze klacht staan we blijkbaar niet alleen. Dit decreet biedt ook geen plaats voor het specifiek vraagafhankelijk aangepast vervoer zoals dit door ODAV wordt aangeboden. Zo wordt niet alleen niet ingegaan op de vraag om uitbreiding van dit vervoer, men ontkent ook het bestaande beperkte aanbod.

Misschien hoort deze problematiek dan ook thuis bij de bevoegdheid van de minister van Welzijn, en niet bij die van de minister van Vervoer. In 1998 werkte de vorige Vlaamse regering een voorstel uit om te starten met pilootprojecten voor aangepast vervoer, waarbij de ministeries van Vervoer en Welzijn een evenredige financiële bijdrage zouden leveren. Hier is nooit iets van in huis gekomen.

De huidige Vlaamse regering heeft een nieuw voorstel uitgewerkt. In de stedelijke, randstedelijke en kleinstedelijke gebieden zullen diensten voor aangepast vervoer worden ingesteld. In de landelijke gebieden zullen echter belbussen worden ingeschakeld. Dit voorstel gaat niet uit van de vraag van de gehandicapten, maar wel van bestaande structuren. De belbussen geven geen antwoord op de vervoersvraag van de gehandicapten, en geven enkel een antwoord op de vraag van een bepaalde groep van gehandicapten die een specifiek traject willen afleggen binnen welbepaalde uren. Valide burgers beschikken over verschillende alternatie-

ven : de eigen wagen, de fiets, met iemand meerijden, een taxi. Rolstoelgebruikers beschikken niet over een alternatief.

Het comité van ministers van de raad van Europa heeft bepaald dat iedereen recht heeft op mobiliteit. In een richtlijn wordt bepaald dat de bevoegde overheden het vervoer van deur tot deur onder goede voorwaarden moeten ondersteunen en dat zij niet uit het oog mogen verliezen dat gespecialiseerde diensten noodzakelijk zijn voor het vervoer van ernstig gehandicapte personen. Het oplossen van de mobiliteitsvraag van gehandicapten kan dan ook enkel door toegankelijk openbaar vervoer en specifiek aangepast vervoer. Het toegankelijk maken van het openbaar vervoer behoort tot de bevoegdheid van de minister van vervoer en zou in dit decreet opgenomen moeten worden. Indien men de uitbouw van aangepast vervoer in heel Vlaanderen eerder ziet als een bevoegdheid van de minister van Welzijn dan moet men hiervoor meer dan de huidig voorziene 36 miljoen frank reserveren. Nu doet men echter noch het een, noch het ander. Men wenst dus geen antwoord te geven op de mobiliteitsvraag van gehandicapten. Dit betekent dat deze groep burgers verder vervoersarm zal moeten blijven.

**De heer Johan Malcorps :** Hoeveel is volgens jullie nodig om te voorzien in aangepast vervoer voor heel Vlaanderen ?

**Mevrouw Miet Ringoot :** De vorige regering voorzag 49 miljoen frank voor aangepast vervoer, waarvan 2 miljoen frank bestemd was voor sensibilisering. Elf miljoen frank wordt nu besteed aan het toegankelijk maken van de belbus, waarna nog 36 miljoen frank voor aangepast vervoer overblijft. Op basis van de werking van de vier diensten hebben wij berekend dat voor heel Vlaanderen drie maal zoveel nodig is.

### 14. Toelichting door de heer Mark Broeckaert, vertegenwoordiger van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

**De heer Mark Broeckaert**, vertegenwoordiger van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers : Ik zal mij toespitsen op basismobiliteit. Kwaliteit van een vervoerssysteem wordt in de eerste plaats bepaald door de klassieke exploitatieparameters : frequentie, amplitude, goede dienstverlening, goede informatie, enzovoort. Maar de kwaliteit hangt ook samen met onderliggende eigenschappen van het systeem, waar men misschien niet direct aan denkt, maar die belangrijk zijn voor het goed functioneren ervan. Er moet een rechtvaardige verdeling van het openbaar vervoer zijn over het grondgebied. Dit is in Vlaanderen niet zo. De stadsnetten van de regionale steden zoals Leuven, Mechelen, Oostende verschillen enorm, terwijl hiertoe geen enkele reden is, zeker omdat het stads- en streekvervoer onder bevoegdheid van het gewest vallen. Dit is geen kwaad opzet maar is zo gegroeid.

Ook het hiërarchisch systeem is in de praktijk onvoldoende verwezenlijkt. De plattelandsstreekbussen, die zowat alles moeten verwezenlijken, zijn surrogaten, opgericht na het afschaffen van de streektrams. Men probeert hiermee kernen te verbinden maar ook verspreide bebouwing te bereiken, zodat de bussen nogal eens moeten afwijken van hun traject. Er moet een ontsluitingslijn zijn dicht bij de deur, via dewelke men een lijn van hogere orde kan bereiken. Openbaar vervoer is een openbare dienst en geen product van de privémarkt. Er is duidelijk een sociale doelstelling : vervoersarmoede bestrijden.

Basismobiliteit betekent dat aan iedereen, die in een officiële woonzone woont, openbaar vervoer gegarandeerd wordt. Dit is een eerste stap tot een rechtvaardige spreiding over het volledige grondgebied. Door de systematische spreiding wordt het openbaar vervoer overal en voor iedereen toegankelijk waardoor de vervoersarmoede gedeeltelijk opgelost wordt.

De vorige spreekster heeft duidelijk gemaakt waar de lacunes zijn. We stellen wel vast dat basismobiliteit niet betekent dat er overal belbussen moeten komen. Heel wat gebieden liggen te ver van een netwerk van hogere orde en hier moeten lokale, ontsluitende lijnen opgericht worden. De implementatie van basismobiliteit zal dus de uitbouw met zich meebrengen van de laagste geledingen in het openbaar vervoersysteem.

Deze onderbouwde keuze is ook gewaagd omdat ontsluitende lijnen moeilijk te verkopen zijn aan de burgers. Men zal dus aan het imago moeten werken. Het is wel te verdedigen omwille van de sociale doelstelling : iedereen krijgt toegang tot het openbaar vervoer.

De ontsluitende lijnen zullen aan de snellere lijnen van hogere rangorde moeten gekoppeld worden via knooppunten.

Men dient ook te zorgen voor kwaliteit in de knooppunten en in die zin is er al een optie genomen door de bouw van de hoofdhaltes. Dat is cruciaal. Voor de gebruiker gaat het om een ketting.

Als de verbinding tussen twee elementen faalt, is die niet meer kwaliteitsvol. De informatievoorziening is zeer belangrijk. De belbus is weinig bekend bij het publiek. Er moet veel energie besteed worden om dat systeem te verduidelijken.

Basismobiliteit geeft ook een belangrijke impuls aan het openbaar vervoer op het platteland, waar het de laatste jaren een enorme degradatie heeft gekend. De uitbouw van lokale ontsluitende lijnen is een gelegenheid om de gemeentebesturen bij het openbaar vervoer te betrekken, die totnogtoe een beperkte rol gespeeld hebben. De centralisatie van het stads- en streekvervoer heeft voordelen maar ook nadelen. Als de gemeenten beter betrokken worden, zullen ze gevoeliger worden voor de problematiek en inspanningen leveren om bijvoorbeeld de doorstroming te verbeteren.

De vervoersgarantie die in de basismobiliteit vervat is, is een nieuwigheid. Positief is dat de overheid niet alleen een systeem uitbouwt, maar zich ook engageert. Voorts dient men niet alleen te werken met vraagafhankelijke lijnen, maar moet men ook andere vormen realiseren. Basismobiliteit mag geen alibi vormen om andere diensten in goed bediende gebieden naar beneden te halen. Het geld voor basismobiliteit moet goed besteed worden, maar het mag niet beletten dat geld gereserveerd wordt in de steden om de netten uit te breiden. Zo bijvoorbeeld kunnen tramnetten de burgers het best overtuigen om de overstap te maken naar het openbaar vervoer en bovendien zijn ze milieuvriendelijk. De kwaliteitsbewaking is eveneens belangrijk. Naarmate de basismobiliteit meer geïmplementeerd wordt, is de evaluatie heel belangrijk. Als er bijsturing nodig is, moet men dat ook durven toegeven.

**De heer Johan Malcorps :** Ik ben het eens met uw definitie van basismobiliteit op het platteland en in de kleinere gemeenten. Er is evenwel discussie mogelijk over de betekenis van basismobiliteit in de stedelijke gebieden. Hoe kan dat verder verfijnd worden ?

**De heer Marc Broeckaert :** De grote steden hebben al een aanbod zodat we daar niet kunnen spreken over basismobiliteit. Belangrijker zijn de kleinere steden waar vaak een behoorlijk openbaar vervoer ontbreekt. De streekbus volgt daar vaak een traject dat niet gericht is op een fijnmazige ontsluiting. Ik pleit er dan ook voor om in de kleinere steden kleine stadsnetten uit te bouwen.

*De verslaggevers,* *De voorzitter,*

Dirk HOLEMANS
Bart DE SMET

Wivina DEMEESTER-DE MEYER