

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



Zitting 2000-2001

7 maart 2001

ONTWERP VAN DECREET

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

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones –

betreffende de mobiliteitsconvenants

VERSLAG

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

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.

*Zie :***435** (2000-2001)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Verslag over hoorzittingen
- Nrs. 3 en 4 : Amendementen
- Nr. 5 : In eerste lezing aangenomen artikelen
- Nr. 6 : Amendementen

293 (1999-2000)

- Nr. 1 : Voorstel van decreet
- Nr. 2 : Amendementen

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE BESPREKING	5
A. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE	5
1. Basismobiliteit	6
2. Coherente regelgeving	15
B. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE INDIENERS VAN DE GEKOPPELDE VOORSTELLEN VAN DECREET	19
1. Toelichting door de heer Carl Decaluwe	19
2. Toelichting door de heer Johan Malcorps	19
3. Reactie van de heer Carl Decaluwe	20
C. TUSSENKOMSTEN	20
I. Eerste vragenronde	20
1. Tussenkoms van de heer Johan Malcorps	20
2. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	20
3. Tussenkoms van de heer Jean Geraerts	23
4. Tussenkoms van de heer André Denys	23
5. Tussenkoms van de heer Jacky Maes	24
6. Antwoorden van minister Steve Stevaert	25
II. Tweede vragenronde	26
1. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	26
2. Tussenkoms van de heer Johan Malcorps	26
3. Tussenkoms van de heer André Denys	27
4. Tussenkoms van de heer Jan Loones	27
5. Tweede tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	27
6. Tweede tussenkoms van de heer André Denys	28
7. Tussenkoms van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer	28
8. Tussenkoms van minister Steve Stevaert	28
II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	29
1. EERSTE LEZING	29
2. TWEEDE LEZING	61
1. Toelichting	61
2. Bespreking	61

III. EINDSTEMMING	72
TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE	73
IV. BESPREKING VAN HET GEKOPPELDE VOORSTEL VAN DECREET	97
1. Toelichting	97
2. Artikelsgewijze bespreking	97
3. Eindstemming	99
TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE	100
BIJLAGEN	101
Bijlage I : Legistiek advies van het Decreetgevend Secretariaat	102
Bijlage II : Taaladvies van de Dienst Studie en Advies	107

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft op 7 december 2000, 14 december 2000, 11 januari 2001, 18 januari 2001, 1, 15 en 22 februari 2001 het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen behandeld.

De heer Eloi Glorieux werd tijdens de duur van de besprekingen van dit ontwerp van decreet als plaatsvervangend lid vervangen door de heer Dirk Holemans.

De commissie besloot in eerste instantie het 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.*, 1999-2000, nr. 255/1) en het voorstel van decreet van de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. Vl. Parl.*, 1999-2000, nr. 293/1) te koppelen aan het ontwerp van decreet. Tijdens de vergadering van 22 februari 2001 vroeg de heer Carl Decaluwe, hoofddiener, zijn voorstel van decreet voorlopig niet te behandelen en los te koppelen van het ontwerp van decreet en het voorstel van decreet uitgaande van de meerderheidsfracties. De commissie stemde in met dit verzoek.

Na een inleiding van de minister werden er op vraag van 2 fracties hoorzittingen georganiseerd. Het verslag van deze hoorzittingen is terug te vinden in *Parl. St. Vl. Parl.*, 2000-2001, nr. 435/2.

De amendementen zijn terug te vinden in *Parl. St. Vl. Parl.*, 2000-2001, nrs. 435/3, 435/4 en 435/6.

De artikelen van het ontwerp van decreet werden door de commissie in eerste lezing aangenomen op 1 februari 2001 (*Parl. St. Vl. Parl.*, 2000-2001, nr. 435/5). Op verzoek van de minister werd op 15 februari een tweede lezing gehouden.

Op verzoek van de commissie werd een taaladvies aan de Cel Taaladvies van de afdeling Studie en Advies van het Algemeen Secretariaat gevraagd. Aan de logistieke cel van het Decreetgevend Secretariaat van het Algemeen Secretariaat werd een logistiek advies ten behoeve van de commissie gevraagd. Deze adviezen werden bij verzending aan de leden van de commissie bezorgd en zijn ook als bijlage bij dit verslag opgenomen.

Het ontwerp van decreet werd met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Het voorstel van decreet van de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. Vl. Parl.*, 1999-2000, nr. 293/1) werd besproken en aangenomen tijdens de vergadering van 22 februari 2001.

I. ALGEMENE BESPREKING

A. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE

De minister verklaart dat hij in uitvoering van het regeerakkoord een ontwerp van decreet heeft neergelegd in het parlement ter organisatie van het personenvervoer in Vlaanderen en tot oprichting van de mobiliteitsraad Vlaanderen. Dit decreet heet gemeenzaam “het decreet basismobiliteit”.

Dit decreet beoogt evenwel véél meer dan het decretaal instellen van basismobiliteit. Het doel van dit ontwerp bestaat erin voor het Vlaamse Gewest enerzijds een systeem van basismobiliteit te voorzien en anderzijds één coherente, gemoderniseerde regeling tot stand te brengen voor de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Derhalve regelt dit decreet achtereenvolgens : de basismobiliteit, het netmanagement, een coherente en gemoderniseerde regelgeving inzake personenvervoer over de weg, het samenvoegen van de Vlaamse bevoegdheden in één decreet, de aanpassing van de decreetgeving aan de Europese regels, het instellen van een aantal nieuwe vormen van personenvervoer, zoals collectieve taxi's en vraagafhankelijk vervoer, een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek, met name de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen.

Ingevolge de wetten op de staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor het stads- en het streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder.

Momenteel beschikken de gewesten enkel over toegewezen bevoegdheden. Het residu van de bevoegdheid berust bij de federale overheid, zolang artikel 35 van de Grondwet op basis waarvan de residuaire bevoegdheden aan de gemeenschappen en gewesten kunnen toegekend worden, niet in werking is gesteld bij een bijzondere meerderheidswet.

De minister wenst de principes en aspecten van dit decreet in het kort toe te lichten, beginnende met het onderdeel basismobiliteit.

1. Basismobiliteit

Voor het openbaar vervoer is hier uiteraard een belangrijke taak weggelegd. Het vormt een instrument dat omwille van verschillende redenen een positief antwoord kan bieden op de mobiliteitsproblematiek. Het openbaar vervoer vormt in de eerste plaats de mogelijkheid tot veilig en betaalbaar verplaatsen en het geeft een goede bijdrage aan het verlagen van de negatieve externe effecten van het autoverkeer, waaronder milieueffecten en geluidshinder.

Daarnaast kan het openbaar vervoer, in tegenstelling tot het autosysteem, de bereikbaarheid van de steden garanderen tegen relatief geringe maatschappelijke kosten. Ten slotte is het openbaar vervoer van belang in het bieden van een minimaal gewenste mate van mobiliteit aan personen die niet over eigen middelen van vervoer beschikken of kunnen beschikken.

Er is ook nood aan een duidelijker omschrijving en specificering van de taak van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Het is in eerste instantie een taak van de Vlaamse overheid om zo duidelijk mogelijk te omschrijven op welke wijze de Vlaamse Vervoermaatschappij haar sociaal-maatschappelijke opdracht moet vervullen.

Door dit principe in te voeren, wordt tegelijkertijd het meetinstrument aangemaakt waarbij zal kunnen worden nagegaan in hoeverre de doelstellingen, die de VVM moet nastreven, ook werden gerealiseerd. Via de beheersovereenkomst zal derhalve gebruik kunnen gemaakt worden van een rapporteringsinstrument dat inzicht zal geven over de aanwending van de budgettaire middelen die door het Vlaams Parlement ter beschikking worden gesteld.

De beheersovereenkomst zal derhalve kunnen opgesteld worden op basis van de SMART-principes die de aanwending van de overheidsmiddelen doorzichtig en transparant maken.

Ter herinnering : SMART staat voor :

Specifiek, Meetbaar, Aanvaard, Realistisch, Tijd.

Al deze vaststellingen hebben de aanleiding gevormd tot het scheppen van een juridisch kader voor een systeem van basismobiliteit in het voorliggende ontwerp van decreet. Het doel ervan ligt in de realisatie van een minimumaanbod van openbaar vervoer voor de gebruiker binnen het Vlaamse Gewest. Het belang hiervan wordt steeds vaker erkend ; dit blijkt onder meer uit de herzieningsverklaring van de Grondwet waarbij voorgesteld wordt om aan artikel 23 van de Grondwet een lid toe te voegen betreffende onder meer het recht van de burger op een minimale dienstverlening inzake mobiliteit.

Aangezien de organisatie van het geregeld vervoer grotendeels samenvalt met het systeem van basismobiliteit, wordt dit systeem geregeld in dit ontwerp van decreet.

Het in te voeren minimumaanbod van openbaar vervoer betreft uiteraard enkel dat deel van het openbaar vervoer waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is. Het heeft bijgevolg geen betrekking op het geregeld vervoer waarvoor de federale overheid instaat (het door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aangeboden geregeld vervoer). Niettemin zal bij de implementatie van het minimumaanbod rekening worden gehouden met het door de NMBS aangeboden geregeld vervoer.

De samenwerkingsovereenkomst tussen de VVM en de NMBS met betrekking tot de coördinatie van de diensten van het spoorvervoer met deze van het stads- en streekvervoer, biedt de mogelijkheid om beide aanbodstructuren op elkaar af te stemmen. De huidige beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM verplicht deze laatste hier toe.

Om de draagwijdte van het decreet ten volle te begripen, wenst de minister aan de hand van een aantal duidelijke vragen de diverse mechanismen toe te lichten.

De achtereenvolgende vragen die kunnen gesteld worden zijn :

1. Wat zijn de functies van openbaar vervoer ?
2. Wat is basismobiliteit en wat is netmanagement ?
3. Waarom is het noodzakelijk om basismobiliteit in te voeren ?

4. Welke principes worden gehanteerd bij het vastleggen van het minimumaanbod ?
5. Hoe wordt het minimumaanbod concreet omschreven ?
6. Hoe kunnen de vereisten inzake basismobiliteit operationeel worden omschreven voor het netmanagement ?
7. Hoe kunnen op dit ogenblik prioriteiten worden bepaald ?
8. Welk is de relatie met het mobiliteitsconvenant ?
9. Hoe kan het systeem worden geëvalueerd ?

De functies van openbaar vervoer

Het systeem van basismobiliteit is gebaseerd op onderzoek waarin werd nagegaan hoe een vervoersysteem voor basismobiliteit in Vlaanderen opgebouwd kan worden. Hierbij werd uitgegaan van twee belangrijke functies van het openbaar vervoer :

– Enerzijds de **sociale functie** : sociaal gezien dient het openbaar vervoer mobiliteit te bieden aan hen die geen auto kunnen, mogen of willen gebruiken en daardoor niet in staat zijn tot volledige deelname aan het maatschappelijk leven. Bij de sociale functie van het openbaar vervoer weegt het **beschikbaarheidsnut** door. Het vormt een middel tot het bestrijden van vervoersarmoede.

– Anderzijds heeft het openbaar vervoer een **maatschappelijke functie** : het openbaar vervoer is een middel om op gebundelde wijze te voorzien in een deel van de vervoersbehoefte. Daarmee draagt het bij tot het waarborgen van de bereikbaarheid van steden en van activiteitenplaatsen en tot de bestrijding van files op de wegen. Bij de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer is vooral het **gebruiksnut** belangrijk. Het vormt een middel tot het tegengaan van de steeds groter wordende automobilititeit.

In de beheersovereenkomsten die het Vlaamse Gewest tot nu toe heeft afgesloten met de VVM wordt deze dubbele functie onvoldoende ingevuld. De belangrijkste prestatie-indicator in de beheersovereenkomsten spreekt enkel over een totaal aantal te presteren kilometer per jaar. Het aantal te presteren kilometer kan door De Lijn het best worden gemaximaliseerd door de diensten uit te

bouwen waar de eigen inkomsten van De Lijn het grootst zijn, met andere worden waar het gebruiksnut belangrijk is.

Hierdoor is in het verleden langzaam een tendens ontstaan waarbij de VVM te éézijdig het accent is gaan leggen op het gebruiksnut, en daardoor haar sociale functie langzaam is beginnen verwaarlozen.

Zo worden tijdens het weekend de accenten zeer sterk gelegd op de bediening van de stadsnetten en op de belangrijkste streeklijnen. Door deze zeer grofmazige bediening ontstaan steeds grotere gebieden waarvoor geen bediening meer voorzien is.

Omschrijving van basismobiliteit en netmanagement.

Basismobiliteit

In het voorontwerp van decreet “organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg” is het begrip basismobiliteit op een specifieke wijze omschreven : “om aan de sociale functie te kunnen voldoen is het systeem van **basismobiliteit** opgevat als een recht van de gebruiker op een minimumaanbod van geregeld vervoer”.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten gebruikers. Er wordt met andere woorden geen onderscheid gemaakt tussen verschillende bestaande behoeften : de algemene mobiliteitsbehoeften (het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en het woon-privaatverkeer) en de specifieke mobiliteitsbehoeften (zoals ziekenhuisbezoekers, ouderen, werklozen en kinderen).

Dit recht is niet onbeperkt. Aan dit recht worden om doelmatigheids- en efficiëntieredenen ruimtelijke beperkingen en beperkingen in de tijd gesteld.

Het recht geldt enkel voor een vertrek of aankomst in de in de gewestplannen aangegeven woonzones.

Het recht geldt dus niet in volgende gevallen voor :

- al dan niet goedgekeurde verkavelingen buiten de woonzones ;
- bijzondere plannen van aanleg die woongebied creëren buiten de woonzones van het gewestplan ; zonevrije woningen ; andere dan woonzones in het gewestplan.

De tweede beperking aan het recht betreft de periode waarbinnen de gebruiker recht heeft op een minimumaanbod van geregeld vervoer, namelijk tussen acht en drieëntwintig uur op zaterdag, zondag en wettelijke feestdagen enerzijds en tussen zes en eenentwintig uur op gewone weekdays anderzijds.

Tenslotte is het belangrijk erop te wijzen dat het recht enkel als een recht op aanvraagbare beschikbaarheid is gedefinieerd, met andere woorden : een instaprecht.

Door de principes zo algemeen mogelijk op te stellen wordt met basismobiliteit door middel van één systeem een antwoord geboden op alle voormelde mobiliteitsbehoeften vanuit de woonplaats van de gebruiker.

Netmanagement

Ter aanvulling en ter vervollediging van de basismobiliteit staat het systeem van het netmanagement.

De VVM wordt, als organisator van het geregeld vervoer in het Vlaams Gewest, belast met de organisatie van het systeem van basismobiliteit, zoals reeds gezegd rekening houdend met het door de NMBS aangeboden geregeld vervoer.

Om de VVM toe te laten haar lijnvoering op een gefaseerde en adequate manier af te stemmen op de twee hoger genoemde doelen, namelijk de sociale en de maatschappelijke functie, wordt in het voorontwerp van decreet voorzien in een instrument, het zgn. netmanagement.

Naast het uitvoeren van de principes van de basismobiliteit heeft het netmanagement tevens de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer tot doel. Hierbij moet maximaal tegemoet worden gekomen aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Anderzijds ligt de bedoeling van het netmanagement in de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer. Concreet komt deze doelstelling erop neer dat er naast de realisatie van een minimumaanbod van geregeld vervoer eigenlijk gestreefd moet worden naar een zo groot mogelijke bereikbaarheid binnen het Vlaamse Gewest in zijn geheel. Dit betekent in de eerste plaats dat alle gebieden (ook die plaatsen die geen woonplaats zijn van de gebruiker) voldoende bereikbaar dienen te zijn. In de tweede plaats houdt dit ook in dat het minimumaanbod van geregeld vervoer slechts een

benedengrens inhoudt waarboven, in functie van de aanwezige mobiliteitsbehoeften, strengere bedieningsmaatstaven moeten gehanteerd worden. In tegenstelling tot de bedieningsmaatstaven in het kader van de basismobiliteit, zijn deze echter niet afdwingbaar door de burger. Dit neemt niet weg dat de organisator van het netmanagement ertoe gehouden is haar taak overeenkomstig deze doelstelling uit te voeren.

Anders gesteld : basismobiliteit is één van de voorwaarden waaraan via het netmanagement moet worden voldaan. Het bepaalt het netmanagement niet. Het stelt wel sommige van de eisen aan netmanagement, maar daarnaast zijn er uiteraard de eisen die verbonden zijn met de maatschappelijke functie, namelijk het behoud of herstel van een duurzame en economisch verantwoorde mobiliteit, wat o.a. de strijd inhoudt tegen verkeersfiles en onproductieve wachttijden in het verkeer.

Basismobiliteit op zich is niet sterk kostendeterminerend. Wel de wijze waarop het netmanagement meent een antwoord te moeten geven op basismobiliteit. Als dit via een tramexploitatie plaats vindt, dan kost dit driemaal zo veel als via een normale exploitatie met lijnbussen. Het bedienen van een gebied via een minder uitgestrekt traject is dan weer goedkoper dan een bediening met twee lijnen (zoals bijvoorbeeld tijdens de avondperiode in Brugge). Deze is dan opnieuw een veelvoud van de exploitatie via belbussen. Het afsluiten van een overeenkomst met een taximaatschappij is dan weer goedkoper...(zie diverse TOV-projecten).

De efficiënte keuze tussen deze kostenbepalende exploitatievormen kan pas op het niveau van het netmanagement worden bepaald.

De maatschappelijke relevantie van basismobiliteit.

Het mobiliteitsprobleem stelt zich in elke grote moderne samenleving in toenemende mate.

Enerzijds is er het probleem van het steeds groeiend aantal automobilisten die het Gewest, ondanks investeringen in de aanleg van het wegennet en in de stedelijke wegeninfrastructuur in het algemeen, niet zal kunnen blijven verwerken. De beheersing van de mobiliteit vergt een duurzaam mobiliteitsbeleid, waardoor de bereikbaarheid van de economische centra kan worden gewaarborgd.

Mobiliteit is ondertussen ook een basisvoorwaarde geworden voor een volwaardige participatie aan het maatschappelijk leven. Teveel wordt hierbij uit-

sluitend in termen van automobilité gedacht. Ook al ligt het aantal gezinnen in Vlaanderen dat over minstens één wagen beschikt tussen de 70 en de 80%, toch blijft één op vijf gezinnen voor hun verplaatsingen aangewezen op derden of op andere vervoersvormen.

Onderzoek heeft aangetoond dat meer dan 50% van alle Vlamingen geen auto tot zijn beschikking heeft. Hierbij gaat het om groepen die geen voertuig kunnen besturen en om groepen die niet over de nodige financiële middelen beschikken om een eigen voertuig aan te schaffen.

Bovendien leiden de ruimtelijke ontwikkelingen (suburbanisatie), maar ook de tendensen van schaalvergroting in onderwijs, dienstverlening en andere voorzieningen ertoe dat men zich over steeds grotere afstanden moet verplaatsen. In heel wat gevallen is het langzaam verkeer voor dit soort verplaatsingen of voor bepaalde doelgroepen geen alternatief meer.

Het niet kunnen beschikken over vervoersmogelijkheden heeft dus eveneens belangrijke maatschappelijke gevolgen. Het houdt in dat sommige bevolkingsgroepen niet meer of niet volwaardig meer kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Ook al is dit tot nu toe in Vlaanderen niet grondig onderzocht, toch zijn er belangrijke indicaties die aangeven dat voor sommige bevolkingsgroepen de problematiek ernstig is :

- In sociologische kringen is het gebruikelijk geworden om jongeren als de ‘achterbankgeneratie’ te omschrijven. Indien ze niet op de achterbank worden vervoerd, zijn ze immobiel geworden.
- In streken die niet of erg zwak ontsloten zijn met openbaar vervoer blijkt de participatie aan het hoger onderwijs merkbaar lager te liggen dan elders.
- Werklozen blijken beduidend minder over een rijbewijs te beschikken dan werkenden.
- Organisaties als taxistop worden gecontacteerd door interim-bureaus om voor alternatief vervoer te zorgen voor werkwilligen die niet op hun potentiële werkplaats geraken.
- Deelname aan het cultureel leven en sociale contacten liggen meetbaar hoger indien er wel degelijk openbaar vervoer beschikbaar is.

- Ouderen blijken zich tot één derde meer te integreren in het maatschappelijk leven indien zij wel over goede vervoersdiensten kunnen beschikken. Op dit ogenblik ligt hun deelname aan maatschappelijke activiteiten ruim 38% lager dan de gemiddelde deelname.

Voor het openbaar vervoer is hier een belangrijke taak weggelegd, namelijk het bieden van een minimaal gewenste mate van mobiliteit aan personen die niet over eigen middelen van vervoer beschikken of kunnen beschikken. Anders dreigt vervoersongelijkheid tot vervoersarmoede en finaal tot maatschappelijke uitsluiting te leiden. De meerwaarde van basismobiliteit moet bijgevolg in de eerste plaats afgelezen worden in een grotere maatschappelijke betrokkenheid van alle lagen van de bevolking.

Maar ook ten aanzien van de tweede functie heeft het systeem van basismobiliteit zijn belang.

De meerwaarde van basismobiliteit moet bijgevolg in de tweede plaats direct afgelezen worden in een hoger gebruik op de verbindende lijnen en stedelijke lijnen.

Meer in het algemeen, als afgeleide effecten wordt een bijdrage van basismobiliteit in een vermindering van kosten verbonden aan de negatieve externe effecten van het autoverkeer en in een bijdrage aan een verbeterde bereikbaarheid van de stedelijke gebieden verwacht. Het gebruik van openbaar vervoer is veiliger, veroorzaakt minder hinder, is energievriendelijker en legt minder beslag op de leefbaarheid van dorpen en steden.

In het nieuwe strategische plan zijn een aantal doelstellingen geformuleerd. Deze zijn :

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- De mogelijkheid tot verplaatsing voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven.
- De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.

- Ondanks de toenemende mobiliteit de schade aan natuur en milieu terugdringen.

Van het systeem van basismobiliteit wordt bijgevolg een al dan niet beperkte bijdrage verwacht in het bereiken van deze vijf strategische doelstellingen. De belangrijkste bijdrage wordt evenwel verwacht in het bereiken van de tweede doelstelling. Het realiseren van basismobiliteit is zelfs een kritische succesfactor t.a.v. deze doelstelling.

Basisprincipes voor het vastleggen van het minimumaanbod.

Het vastleggen van het minimumaanbod dient rekening te houden met doelmatigheid en efficiëntie.

Het vastleggen van het minimumaanbod gebeurt enerzijds op basis van het ogenblik van de bediening en anderzijds op basis van het ruimtelijk patroon van het bediende gebied. Hierbij dienen volgende vier basisprincipes nageleefd te worden :

1. De bedieningsfrequentie van de geregeld vervoersdiensten moet gebaseerd zijn op het te bedienen gebied waarbij als regel geldt dat het minimumaanbod van geregeld vervoer stijgt naarmate het stedelijk karakter van een gebied toeneemt. Een systeem van basismobiliteit dient inderdaad uit te gaan van de ruimtelijke structuur van het gebied waarop het betrekking heeft, wil het een realistisch en efficiënt antwoord vormen op de aanwezige behoeften inzake geregeld vervoer. De ruimtelijke indeling in stedelijke gebieden, randstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden en buitengebieden is gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De eigenlijke afbakening van voormelde gebieden gebeurt door de Vlaamse regering binnen een termijn twee jaar na de inwerkingtreding van het decreet.
2. De bedieningsfrequentie moet afhankelijk zijn van het soort dag. Het hier gemaakte onderscheid tussen 'gewone' weekdays en zaterdag-, zon- en feestdagen kan gerechtvaardigd worden op grond van bestaande behoeften aan geregeld vervoer op deze respectieve dagen.
3. De gemiddelde bedieningsfrequentie van de geregeld vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren. Voorwaarde is wel dat er een regelmatige spreiding van de wachttijden door het netmanagement wordt gerealiseerd.

4. De afstanden tot haltes van geregeld vervoer vanuit de woonzones worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. De maximale afstanden (hemelsbreed gemeten) zijn het kleinst in de stedelijke gebieden en het grootst in de buitengebieden.

Bij het omschrijven van het minimum aanbod worden geen uitspraken gedaan over de structuur of over de kwaliteit van het openbaar vervoernet. Zo worden geen vereisten gesteld m.b.t. de commerciële snelheid van de verbinding, de bestemming(en), maximale omrijtijd, het type voertuig, het aantal zitplaatsen t.a.v. het aantal gebruikers, enz.

Al deze elementen kunnen best geregeld worden in het kader van het netmanagement. De omschrijving van basismobiliteit blijft beperkt tot het minimum, tot de basiselementen die betrekking hebben tot de toegang van het Openbaar Vervoer-systeem en die expliciet geen relatie hebben met de organisatie ervan.

Daarnaast is de hierboven aangegeven set van criteria ook duidelijk geordend op basis van criteria van efficiëntie. De kwaliteiten van het minimum aanbod zijn in overeenstemming met de omvang van de verplaatsingsbehoeften (in tijd en in ruimte). De kwaliteiten zijn hoger in stedelijke gebieden dan in landelijke gebieden.

Bedieningscriteria m.b.t. het minimum aanbod.

Actueel gehanteerde normen, goedgekeurd door de Inspectie van Financiën.

Om de budgettaire kosten van het minimumaanbod te kunnen inschatten, is er in samenwerking tussen de VVM en de Mobiliteitscel een model ontwikkeld.

Dit model laat toe om op een concrete wijze de budgettaire consequenties in te schatten, rekening houdend met een herstructurering van het bediende netwerk. Het model houdt rekening met de oppervlakte woongebieden in de verschillende Vlaamse gemeenten, de typologie ervan volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de exploitatiekosten-parameters (aangereikt door De Lijn) en commerciële reistijd. Voor de bepaling van de ruimtelijke spreiding van de haltes in de woongebieden en in de niet-woongebieden voor de vier beschouwde types woongebieden wordt gebruik gemaakt van een theoretisch model, dat rekening houdt met overlapping tussen de verschillende invloedsgebieden van ieder van de haltes.

Na calibratie (gebruik makend van de totale exploitatiekost, het aantal afgelegde kilometer met ieder van de verschillende soorten tractie (tram) en bussen (belbus, buurtbus, gewone bus, gelede bus) en het totaal aantal halteplaatsen van De Lijn) wordt het model gebruikt om de impact van wijzigingen in gemiddelde vogelvlucht-afstand, gemiddelde bedieningsfrequentie voor ieder van de verschillende te beschouwen periodes en van verschillende tractiewijzen op de totale exploitatiekost van De Lijn te ramen.

Op basis van de analyses op verschillende scenario's zijn met dit model concrete normen inzake het minimumaanbod uitgewerkt.

Uitgangspunten

Tijdens de week omvat het minimumaanbod van geregeld vervoer de volgende **bedieningsfrequenties** :

tussen zes en negen uur en tussen zestien en negentien uur :

- binnen een woonzone van een stedelijk gebied : minstens **vier** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 20 minuten ;
- binnen een woonzone van een randstedelijk en een kleinstedelijk gebied : minstens **drie** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 30 minuten ;
- binnen een woonzone van een buitengebied : minstens **twee** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 40 minuten.

tussen negen en zestien uur en tussen negentien en eenentwintig uur :

- binnen een woonzone van een stedelijk gebied : minstens **drie** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 30 minuten ;
- binnen een woonzone van een randstedelijk en een kleinstedelijk gebied : minstens **twee** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 40 minuten ;
- binnen een woonzone van een buitengebied : minstens **een** vervoersdienst per uur, regelmatig

in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 75 minuten.

- In afwijking gelden op woensdag tussen elf uur vijfenveertig en dertien uur vijfenveertig de bedieningsfrequenties van de spits.

Tijdens het weekend omvat het minimum aanbod van geregeld vervoer de volgende bedieningsfrequenties :

- binnen een woonzone van een stedelijk gebied : minstens **twee** vervoersdiensten per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 40 minuten ;
- binnen een woonzone van een randstedelijk en een kleinstedelijk gebied : minstens een vervoersdienst per uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 75 minuten ;
- binnen een woonzone van een buitengebied : minstens een vervoersdienst per twee uur, regelmatig in de tijd gespreid, met een maximale wachttijd van 140 minuten.

De **maximale afstand, in vogelvlucht, tot een halte** van geregeld vervoer bedraagt :

- 500 meter binnen een woonzone, gelegen in een stedelijk gebied ;
- 650 meter binnen een woonzone, gelegen in een randstedelijk en kleinstedelijk gebied ;
- 750 meter binnen een woonzone, gelegen in het buitengebied.

Vastlegging van de criteria

Tot op heden heeft de Vlaamse regering de uitvoeringsbesluiten van het ontwerp van decreet uiteraard nog niet bepaald. Deze kunnen ook niet vastgelegd worden, zolang het decreet zelf niet in het Staatsblad is verschenen.

Na bekrachtiging van het decreet, zullen zij in een uitvoeringsbesluit worden vastgelegd.

Teneinde reeds concreet uitvoering te kunnen geven aan het regeerprogramma en te kunnen ingaan op de vragen van dit parlement inzake meerjaren-programmatie, zodat kon gestart worden met een actieplan inzake basismobiliteit, heeft de minister in overleg met de VVM, de Mobiliteitscel en de Inspectie van Financiën normen vastgelegd, ge-

koppeld aan een prioritaire meerjaren-behoeften-analyse. Bij de begrotingsopmaak 2000 werden deze normen ook als uitgangspunt aanvaard.

Op basis van de door de Inspectie van Financiën goedgekeurde normen en prioriteiten zal in 2001 verder worden gewerkt aan het project van de basismobiliteit.

In het kader van de begrotingsbesprekingen van het jaar 2001 heeft de minister de lijst met prioritaire gemeenten per provincie reeds neergelegd in deze commissie.

Afbakening van stedelijke gebieden – Globale typering van gebieden

In het ontwerp-decreet wordt onderscheid gemaakt tussen :

- de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen ;
- de regionaal-stedelijke gebieden, zoals Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, ... zoals omschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;
- de randstedelijke gebieden, zoals Aartselaar ; Asse, Boechout, Borsbeek, Zwijndrecht, zoals omschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;
- de kleinstedelijke gebieden, zoals Aarschot, Deinze, Dendermonde, Eeklo, Diest, Tienen, Tongeren, zoals omschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;
- de buitengebieden.

Methodiek van selecteren van de stedelijke delen

Basismobiliteit moet ook een gewenste ruimtelijke structuur ondersteunen. Dat is vanaf het begin vooropgesteld, en werd ook expliciet in het advies van SERV en MiNa-raad gevraagd.

Het ruimtelijk beleidskader is op dit ogenblik echter nog verre van volledig ingevuld. Het proces van afbakening van de grootstedelijke en regionaal-stedelijke gebieden door het Vlaamse Gewest is weliswaar opgestart, maar nog helemaal niet gefinaliseerd ; sommige afbakeningsprocessen moeten nog worden opgestart. Dat geldt eveneens voor de af-

bakening van de kleinstedelijke gebieden door de provincies.

Daarom verloopt de selectie van de stedelijke gebieden fasegewijze. Er wordt daarom in eerste instantie, voor de voorlopige afbakening van de stedelijke gebieden, uitgegaan van een minimale gebiedsomschrijving.

Gewenste bediening

In de op die wijze afgebakende stedelijke gebieden geldt de bedieningsfrequentie van stedelijke gebieden ; in de randstedelijke gebieden deze van de randstedelijke gebieden.

Voor alle woongebieden (inclusief de landelijke woongebieden en de woonparken) in de betrokken gemeenten worden maximale afstanden, in vogelvlucht, t.a.v. de haltes gehanteerd conform de gehanteerde afstanden (500 m in stedelijke gemeenten, 650 m in randstedelijke en kleinstedelijke gemeenten en 750 m in de overige gemeenten).

In tweede instantie, na vastlegging van de afbakening van het stedelijk gebied (via de procedures van ruimtelijke ordening) wordt de bediening in het gebied aangepast aan de vastgelegde afbakening. Telkens een afbakeningsproces beëindigd is, moet de bediening worden aangepast.

Omdat op het volledige grondgebied van de betrokken gemeenten al rekening is gehouden met een wenselijke maximale vogelvlucht-afstand hoeft de netstructuur in principe niet meer worden gewijzigd.

Methodiek van operationalisering van de criteria ten behoeve van het netmanagement.

Om de concrete behoeften inzake basismobiliteit te kunnen omschrijven, is evenwel een meer gedetailleerde analyse noodzakelijk. Deze analyse heeft het doel om aan te geven waar een uitbreiding van het bestaande openbaar vervoernet of een verhoging van het aanbod noodzakelijk is om te voldoen aan de normen van basismobiliteit

Deze meer gedetailleerde analyse is ondertussen mogelijk geworden doordat de exploitatie van de VVM sedert enige maanden digitaal beschikbaar is binnen Hastus. Hastus is het software-pakket, waarmee de exploitatie van de VVM georganiseerd wordt.

Bepaling van de woongebieden waarvoor een uitbreiding van het bestaande openbaar vervoernet noodzakelijk is.

Uit de gedetailleerde omschrijving van de huidige exploitatie van de VVM werden in eerste instantie de Lambert-coördinaten van alle (28.599) halteplaatsen in Vlaanderen gehaald. Deze halteplaatsen werden vervolgens ingelezen in een Geografisch Informatie Systeem.

De verdere bewerkingen hielden in dat voor ieder van de halteplaatsen het invloedsgebied werd bepaald, rekening houdend met de hierboven aangegeven normen. Voor alle halteplaatsen binnen de gemeentegrenzen van de stad Antwerpen werd bijvoorbeeld een maximale vogelvlucht-afstand van 500 m gehanteerd. Voor de gemeente Herstappe was dit 750 m.

Concreet werden volgende stappen genomen :

- voor alle halteplaatsen, in drie afzonderlijke kaarten, de invloedsgebieden bepaald, namelijk één met een maximale afstand van 500 m, één met een maximale afstand, in vogelvlucht, van 650 m en één van 750 m. Hierbij werd telkens een buffer rond alle halteplaatsen bepaald met de hierboven aangegeven afstanden.
- vervolgens werden drie aparte kaarten aangemaakt waarin de totale oppervlakte van al de gemeenten waarvoor één van de drie afstanden dient bereikt te worden, opgenomen was.
- Daarna werden de drie kaarten met de invloedsgebieden “geclipt” met de gebiedsomschrijving van de bijhorende gemeenten.
- De daaruit voortvloeiende drie kaarten met bijhorende invloedsgebieden werden vervolgens samengevoegd (gemerged) tot één gebiedsdekkende kaart voor Vlaanderen.

Door deze set van bewerkingen kon het invloedsgebied van een halte nabij een gemeentegrens op een juiste manier worden bepaald in ieder van de aan die grens aanliggende gemeenten.

De invloedsgebieden werden vervolgens geconfronteerd met de in de gewestplannen aangegeven woongebieden.

- Uit het digitaal bestand van de gewestplannen werden eerst de woongebieden geselecteerd, in totaal 227.519 ha.

- Vervolgens zijn die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die buiten het invloedsgebied van de haltes van de VVM zijn gesitueerd. Uit de analyse blijkt dat het hier om 26.507 ha gaat of 11,7% van de totale oppervlakte aan woongebied.

Om tot basismobiliteit te kunnen komen, is het nodig dat het huidige net van de VVM voor die woongebieden wordt uitgebreid. Concreet kan dit bijvoorbeeld door een bijkomende aftakking te voorzien of een verdere doortrekking van een lijn. Het is ook mogelijk dat de VVM er voor opteert om een aantal van dergelijke gebieden vraagafhankelijk te bedienen met behulp van een belbus of dat zij een overeenkomst afsluit met een taxibedrijf.

Finaal is het de taak en de verantwoordelijkheid van De Lijn in haar functie van netmanager om concrete invulling te geven die in deze gebieden van toepassing zijn.

Bepaling van de woongebieden waarvoor een uitbreiding van het bestaande openbaar vervoernet noodzakelijk is

Daarnaast moeten de woongebieden bepaald worden die op dit ogenblik te zwak worden bediend. Door de VVM werd hiervoor de totale bedieningsfrequentie van alle bediende haltes op een dinsdag overgemaakt.

Hierdoor is een globale toetsing mogelijk uitgaande van de volgende criteria. Aan basismobiliteit is zeker niet voldaan indien de bedieningsfrequentie :

- lager is dan 12 bedieningen per dag in een buitengebiedgemeente ;
- lager is dan 24 bedieningen per dag in een gemeente die behoort tot het kleinstedelijk- of randstedelijk gebied ;
- lager is dan 36 bedieningen per dag in een gemeente die behoort tot het regionaal-stedelijk of grootstedelijk gebied.

Concreet zijn volgende bewerkingen doorgevoerd :

- Er werden drie kaarten aangemaakt. Hierop werden de haltes aangeduid die respectievelijk minstens 12, 24 en 36 bedieningen per dag hadden.

- Vervolgens werd voor ieder van deze sets van haltes het overeenkomstig invloedsgebied bepaald (respectievelijk 500, 650 en 750 m)
- Daarna werden de drie kaarten met deze invloedsgebieden “geclipt” met de gebiedsomschrijving van de bijhorende gemeenten die hoger reeds waren aangemaakt.
- De daaruit voortvloeiende drie kaarten met bijhorende invloedsgebieden werden vervolgens samengevoegd (gemengd) tot één gebiedsdekkende kaart voor Vlaanderen.

De invloedsgebieden werden vervolgens geconfronteerd met de in de gewestplannen aangegeven woongebieden.

- In de eerste plaats zijn die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die binnen het invloedsgebied van de haltes van de VVM zijn gesitueerd (uitgaande van de hoger reeds bepaalde woongebieden, gelegen buiten het invloedsgebied van de haltes van de VVM).
- Vervolgens zijn voor deze laatste set van drie kaarten die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die buiten het invloedsgebied van de afdoend bediende haltes van de VVM zijn gesitueerd en bijgevolg onvoldoende bediend zijn.

Uit de analyse blijkt dat in totaal in 125.961 ha woongebied de normen inzake basismobiliteit worden behaald. Dit is 55,4% van alle woongebieden.

Uit de analyse blijkt echter ook dat er in 75.050 ha woongebied (33% van het totaal) wel bediening is, maar ook dat deze bediening onvoldoende is om aan de normen inzake basismobiliteit te voldoen.

Om tot basismobiliteit te kunnen komen, is het in deze laatste gevallen niet nodig dat het huidige net van de VVM voor die woongebieden wordt uitgebreid. Het is hier mogelijk dat de VVM er voor opteert om de frequentie van de bestaande lijnen te verhogen, de bediening van het woongebied herbeijkt en overgaat tot een minder fijnmazige, maar frequentere bediening, of dat zij opteert om een aantal van dergelijke gebieden vraagafhankelijk te bedienen met behulp van een belbus of dat zij voor de bijkomende bediening een overeenkomst afsluit met een taxibedrijf... Ook hier is het de taak van De Lijn in haar functie van netmanager om de concrete invulling te geven die in dit gebied van toepassing is.

Tenslotte zijn zowel de beter te bedienen als de tot nu toe niet bediende woongebieden, samen met de woongebieden, waarvan de bediening voldoet aan de hierboven bijgestelde normen op één synthesekaart aangeduid.

Het eindresultaat van al deze bewerkingen kan, per provincie, gedetailleerd op het scherm weergegeven worden. Per provincie werd een kaart aangemaakt :

- voor een gemiddelde weekdag – dinsdag
- voor een zaterdag
- voor een zondag

De rode gebieden zijn diegenen die helemaal niet bediend zijn.

De roze gebieden zijn onvoldoende frequent bediend.

In de groene gebieden is er reeds basismobiliteit.

De gele gebieden tonen de invloedssfeer van de huidige haltes.

Deze kaarten evenals de bijhorende CD-rom werden per overzending aan de leden van de commissie bezorgd.

Bepaling van de prioriteiten.

Om een grotere efficiëntie van de aan basismobiliteit te besteden middelen te realiseren, wordt de prioriteitsbepaling aan de hand van de volgende formule bepaald voor het begrotingsjaar 2001 en volgende :

- de niet bediende oppervlakte op dinsdag (x 5), zaterdag en zondag ;
- de niet afdoende bediende oppervlakte op een dinsdag (x 5), zaterdag en zondag ;
- de totale oppervlakte woongebied in de gemeente ;
- het inwoneraantal van de gemeente.

De dinsdag werd met vijf vermenigvuldigd om het gewicht van een normale weekdag binnen de week het juiste gewicht te geven in de weging.

Op die wijze is de densiteit van de bevolking mee in de prioriteitstelling opgenomen, en blijft de omvang van de problematiek in absolute zin doorwerken.

Relatie met het mobiliteitsconvenant ?

Zolang het voorzien in bijkomend openbaar vervoer rekening houdt met de prioriteitsbepaling, zoals hoger aangegeven en dit er gelijktijdig toe leidt dat de minimum normen van basismobiliteit niet wordt overschreden, is het niet noodzakelijk om een relatie te leggen met (de procedures van) het mobiliteitsconvenant.

In de overige omstandigheden moet een project – bijakte module 9 worden afgesloten en moet aan de hierbij horende voorwaarden worden voldaan.

Wel is het steeds noodzakelijk dat in het kader van het mobiliteitsplan aangegeven wordt hoe basismobiliteit in de gemeente concreet zal gestalte worden gegeven. Daarbij kan worden aangegeven in welke woongebieden in de gemeente bijkomende op- en afstappunten moeten worden voorzien, en hoe de bijkomende dienstverlening zou moeten worden georganiseerd.

Tot zover de basismobiliteit.

2. Coherente regelgeving

In tweede instantie brengt dit decreet een coherente en gemoderniseerde regelgeving tot stand.

Een aanpassing van de huidige van kracht zijnde wetgeving dringt zich om verschillende redenen op.

Een eerste voor de hand liggende reden betreft uiteraard de regionalisering van deze materie. De gewesten kunnen een eigen wettelijke regeling m.b.t. de organisatie van het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer (geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers), de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder uitvaardigen.

Het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij vormde hierin een eerste stap. Ingevolge dit decreet wordt de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, die vandaag de basiswet vormt voor de organisatie van het geregeld en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, impliciet gewijzigd op dubbele wijze.

In de eerste plaats komt er, voor wat het Vlaamse Gewest betreft, een nieuwe vervoermaatschappij

die de rechtsopvolger is van de vroegere Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen enerzijds, en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer te Gent en te Antwerpen anderzijds.

Een tweede wijziging betreft de afgifte van de vergunningen.

Van meetaf aan wordt het geregeld vervoer opgedragen aan de VVM. Alle bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946 dienen in het licht van deze wijzigingen gelezen te worden. Het weze duidelijk dat een aan het decreet van 31 juli 1990 aangepaste regeling van het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer bijgevolg wenselijk is.

Gezien dit ontwerp daarenboven een volledige aanpassing van de wetgeving aan de regionalisering beoogt, worden naast de organisatie van het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer ook de organisatie van de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder in de regeling opgenomen. Het opnemen van deze vormen in voorliggend ontwerp is gepaard gegaan met de herziening van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten en het KB van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Deze herziening is om meerdere redenen wenselijk.

Een tweede voor de hand liggende reden om de bestaande regelgeving aan te passen vormt de Europese regelgeving.

Verschiedende Europese verordeningen regelen de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn en regelen het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen.

Deze regels liberaliseren in belangrijke mate het grensoverschrijdend geregeld en bijzonder geregeld personenvervoer zodat iedere in de Europese Unie gevestigde ondernemer in het beroepspersonenvervoer die aan bepaalde voorwaarden voldoet, op het ganse grondgebied van de Europese Unie deze vormen van vervoer kan verrichten.

Ingevolge deze verordeningen worden lidstaten in hun vrijheid beperkt om zelf de toegang tot de eigen markt van het personenvervoer te regelen. De werkingssfeer van de verordeningen is evenwel beperkt tot personenvervoer dat verricht wordt met voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer

van meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen.

Ingevolge deze verordeningen kunnen sommige van kracht zijnde wettelijke bepalingen niet langer gehandhaafd worden.

Anderzijds heeft de minister van de gelegenheid gebruik gemaakt om het vergunningstelsel voor bijzondere vormen van geregeld vervoer (bedrijfsvervoer, schoolvervoerplannen en andere vormen van geregeld vervoer) drastisch te vereenvoudigen. Onder andere is voorzien dat de vergunningsplicht wordt afgeschaft indien er een contract bestaat tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. Er is wel nog een meldingsplicht voorzien.

In derde instantie regelt dit decreet een aantal nieuwe vormen van geregeld vervoer.

De huidige wetgeving biedt onvoldoende wettelijke grondslag om tot dergelijke complementariteit van vervoerwijzen te komen. Deze tekortkoming vormt dan ook het derde argument dat noopt tot de modernisering van de huidige wetgeving. Het ontwerp voorziet in dit verband een juridische basis voor een tweetal nieuwe vormen van personenvervoer.

Het gaat enerzijds om nieuwe vormen van personenvervoer die een geregeld karakter vertonen maar verricht worden met voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van minder dan negen personen i.p.v. met klassieke autobussen. De Europese regelgeving is hierop bijgevolg niet van toepassing.

Het nut van dergelijk vervoer bestaat erin dat ingespeeld kan worden op verschillende verplaatsingsbehoeften die buiten het bereik liggen van het klassiek openbaar vervoer of die sterk verlieslatend zijn wanneer het traject door een klassieke autobus gereden wordt. Zo kan onder meer voorzien worden in een beter aanbod van vervoer 's avonds laat of 's nachts en in een betere bediening van landelijke gebieden. Het typevoorbeeld van de hier bedoelde vormen van vervoer is de zgn. belbus.

Deze nieuwe geregelde diensten worden in het ontwerp ondergebracht in de categorie van geregeld vervoer. De draagwijdte van het in dit ontwerp voorziene geregeld vervoer is bijgevolg ruimer dan het geregeld vervoer met een Europese regeling doordat de Europese regelgeving enkel betrekking heeft op het geregeld vervoer dat verricht wordt met voertuigen voor meer dan negen personen.

Naast deze nieuwe vormen van geregeld vervoer schept het ontwerp ook voor een nieuw soort taxidienst een juridisch kader, nl. de collectieve taxidienst. De collectieve taxidienst wijkt af van de klassieke taxidienst in die zin dat niet het voertuig op zich aan de klant ter beschikking wordt gesteld maar wel de zitplaatsen afzonderlijk. Het inzetten van collectieve taxidiensten is vooral nuttig voor die verplaatsingsbehoeften waaraan de gewone geregelde diensten niet kunnen voldoen : het voor- en natransport.

Ten derde moderniseert dit decreet de volledige taxiwetgeving.

Een aantal tekortkomingen in de wet op de taxi's die van 27 december 1974 dateert geven aanleiding tot rendabiliteitsproblemen in de taxisector. Derhalve voorziet dit decreet in een volledige nieuwe taxiwetgeving die zal toelaten om de problematiek op te lossen.

Het onderzoek naar de rendabiliteit van de taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat aan de grondslag ligt van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, toont de in dit kader bestaande problemen aan. Gezien de resultaten van dit onderzoek bijna geheel extrapoleerbaar zijn naar het Vlaamse Gewest, is er ook in de uitwerking van bijgaand ontwerp rekening mee gehouden.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de kwaliteit en de overleving van deze dienst voor het publiek bedreigd wordt door onder meer volgende praktijken :

- de handel in overdrachten van exploitatievergunningen ;
- het toekennen van vergunningen zonder band met het openbaar nut ervan ;
- de concurrentie van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder, die hun natuurlijke activiteitsfeer overschrijden.

Dit ontwerp poogt voor deze problemen een oplossing te geven.

De huidige wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten voorziet een systeem van een aan de exploitatie van een taxidienst voorafgaande administratieve vergunning. Deze vergunningen worden afgeleverd aan natuurlijke- of rechtspersonen op voorwaarde dat deze voldoen aan bepaalde

voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid.

De wet kent aldus aan de vergunning een persoonsgebonden karakter toe met als gevolg de principiële onoverdraagbaarheid ervan. De wet heeft uitzonderingen voorzien op dit principe met als enig doel de mogelijkheid te bieden aan de exploitant om als rechtspersoon op te treden en de erfenamen van de exploitant die overlijdt of die zijn beroepsbezigheden stopzet, de mogelijkheid te bieden de exploitatie van de vergunning verder te zetten tot deze aan haar einde komt of om de overdracht ervan te verhandelen.

Deze uitzonderingen hebben geleid tot een ware handel in vergunningen die door de wetgever van '74 onmogelijk kon voorzien worden gezien de latere wettelijke evolutie in dit kader.

Het gemeenschappelijk kenmerk van deze transacties bestaat erin dat het om speculatieve overdrachten van vergunningen gaat die schadelijk zijn omdat ze geen betrekking hebben op een actieve onderneming maar enkel op een administratieve vergunning, waarbij deze ondernemingen in vele gevallen onbetaalde schuldeisers achterlaten terwijl de prijs van de overdracht over het algemeen op de zwarte markt verhandeld wordt.

Om aan deze ongezonde situatie een einde te maken, koppelt dit ontwerp strikte voorwaarden aan het overdragen van een vergunning. Omwille van welbepaalde sociale omstandigheden of in het geval dat een exploitatie de vorm aanneemt van een rechtspersoon, voorziet het ontwerp de mogelijkheid om de exploitatie verder te zetten onder dezelfde vergunning.

Rechtspersonen kunnen zoals in de huidige regeling hun vergunning verdelen onder hun personeelsleden onder de vandaag geldende voorwaarden. Het ontwerp voegt evenwel een nieuwe voorwaarde toe die inhoudt dat de overdragende rechtspersoon de nodige bewijsstukken dient voor te leggen waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

Het onvoldoende koppelen van de afgifte en de vernieuwing van de vergunning aan het openbaar nut van de dienst in de huidige wet, heeft ertoe geleid dat sommige gemeenten geen beperkingen opleggen wat het mogelijk aantal af te geven en/of te vernieuwen vergunningen betreft. Dit ten nadele van gemeenten die dergelijke beperkingen wel toepassen. Het ontwerp maakt daarom de afgifte en

de vernieuwing van de vergunningen sterker afhankelijk van het openbaar nut van deze diensten.

De derde reden waarom de taxiwetgeving dient te worden herzien, ligt in het gebrek aan een regeling van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder.

Het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder kan bezwaarlijk als een echte regeling hiervan beschouwd worden, gezien in dat besluit enkel gezegd wordt wat verstaan wordt onder diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder zonder meer.

Bijgevolg zijn deze diensten aan geen enkele bijzondere verplichting, aan geen enkele reglementering, noch aan de minste controle gebonden. Dit totaal gebrek aan reglementering op deze diensten maakt elk verweer tegen deze diensten die in vele gevallen vermomde taxi's zijn, onmogelijk.

Om aan deze situatie paal en perk te stellen, wordt in dit ontwerp voor deze categorie van personenvervoer een regeling uitgewerkt. De in dit ontwerp opgenomen voorschriften rond de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder zijn van die aard dat een duidelijk onderscheid kan gemaakt worden met de taxidiensten. Op die manier kunnen de vandaag bestaande misbruiken vermeden worden.

Ook in deze sector worden de administratieve formaliteiten inzake vergunningen drastisch vereenvoudigd. Elke taximaatschappij zal slechts één vergunning moeten hebben i.p.v. een vergunning per voertuig.

Een andere belangrijk onderdeel van dit decreet is de invulling van de nood aan een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt om strikte voorwaarden die nodig zijn om de leefbaarheid, de veiligheid en het milieu in Vlaanderen te garanderen.

Het Strategisch Plan voor een Toegankelijk Vlaanderen omvat dan ook als hoofddoelstelling 'het zorgen voor een duurzame mobiliteit door een beheersgericht en geïntegreerd beleid waarmee een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit beoogd wordt'. Volgens dit plan impliceert dit 'het voeren van een beheersgericht beleid, waarbij de economische, de sociale, de ruimtelijke en de milieucompo-

nenten ten volle worden onderkend en geïntegreerd worden benaderd’.

Uit de huidige praktijk blijkt dat heel wat diensten, administraties, overheidsinstellingen, actie- en belangengroepen zich betrokken voelen bij de mobiliteitsproblematiek. Er worden in dit verband tal van initiatieven genomen die bij gebrek aan coördinatie en door de verschillende aanwezige belangen, veel kans lopen nooit tot resultaten te leiden.

Zo zijn onder meer heel wat adviesorganen werkzaam op het mobiliteitsdomein. Van bepaalde adviesorganen is de opdracht beperkt tot een bepaald aspect van mobiliteit : het Vlaams comité van advies voor de taxi’s, het comité van advies voor het geregeld vervoer, het comité van advies voor het bijzonder geregeld vervoer, de raden van advies van de Vlaamse Vervoermaatschappij, enz.

Andere adviesorganen houden, afhankelijk van de te adviseren aangelegenheid, indirect verband met mobiliteit : de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Vlaamse Raad voor Milieu en Natuurbehoud. De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van haar kant adviseert ten slotte het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

Naast voormelde adviesorganen houden vervolgens heel wat belangengroeperingen zich bezig met mobiliteit. Enerzijds zijn er de bewegingen zoals Bond Beter Leefmilieu, Voetgangersbeweging, Fietsbonden, Bond van Bus- Trein- en Tramgebruikers, en nog vele andere, die dikwijls mee discussiëren over bepaalde problemen en daarbij bepaalde oplossingen voorstellen. Anderzijds zijn er diverse verenigingen die het belang van bepaalde beroepsgroepen in deze sector verdedigen zoals de Nationale Groepering van Taxi- en Locatiebedrijven, de Organisatie van Traffic Managers, enz.

Om tot het hoger omschreven duurzaam mobiliteitsbeleid te komen, is een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek vereist. Door de bijdragen van de bestaande diensten en instellingen werkzaam in deze materie, te bundelen, kunnen oplossingen gevonden worden die optimaal inspelen op de bestaande mobiliteitsproblemen.

De noodzaak hiertoe groeit des te meer naarmate de Europese, federale en regionale regelgeving en opmaak van richtlijnen en adviezen in deze materie zich meer en meer ontwikkelt.

Voorliggend ontwerp van decreet wil dergelijke geïntegreerde benadering mogelijk maken door de oprichting van een Vlaamse Mobiliteitsraad die een uitgebreide opdracht toegewezen krijgt in aanlegenheden rond mobiliteit en die verplicht dient geraadpleegd te worden voor alle belangrijke beleidsbeslissingen.

Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat niet gesegmenteerd gewerkt wordt, maar dat de mobiliteitsproblematiek integraal benaderd wordt, waardoor deze in een breder perspectief geplaatst wordt.

Deze integratiegedachte betekent niet dat geen enkel ander initiatief meer zou noodzakelijk zijn, maar situeert deze initiatieven als een zinvolle aanvulling van de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Om zoveel mogelijk tot geïntegreerde standpunten te komen, zal de MORA vertegenwoordigers bevatten van verschillende diensten, sectoren en belangengroeperingen die actief bezig zijn met één of meerdere aspecten van mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest.

Het decreet voorziet verschillende waarborgen voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA. In de eerste plaats kunnen leidende ambtenaren van bepaalde Vlaamse administraties de vergaderingen met raadgevende stem bijwonen, en kunnen vertegenwoordigers van de SERV en de MINA-Raad tijdens de vergaderingen gehoord worden. Vervolgens kan de MORA enerzijds tijdelijke of permanente subcommissies oprichten en anderzijds een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken. De MORA beschikt eveneens over een permanent secretariaat en over de nodige financiële middelen ter verwezenlijking van haar opdracht.

Wat de taak van de MORA inzake het goederenvervoer betreft, legt het ontwerp van decreet de nadruk op het intermodaal vervoer, dit is het vervoer via meer dan één vervoersmodaliteit (de weg, het spoor en de binnenvaart) zonder de goederen zelf te behandelen.

Het intermodaal vervoer speelt immers, in het streven naar een duurzame mobiliteit, een steeds belangrijker rol gezien het een middel vormt om een verschuiving teweeg te brengen van overwegend wegvervoer naar de vervoerswijzen binnenvaart en spoorvervoer.

Het belang van intermodaal vervoer is evenzeer benadrukt in het Witboek Transport van de Europese Commissie van december 1992 dat het in gang

zetten van infrastructurele werken beoogt ‘opdat samenhangende netwerken ontstaan voor alle vervoersmodaliteiten ten behoeve van de uitbouw van intermodale vervoersconcepten’.

Om de MORA in de mogelijkheid te stellen haar opdracht te vervullen met voldoende kennis van zaken wat betreft intermodaal vervoer wordt van de vertegenwoordigers van de sector goederenvervoer in de MORA verwacht dat ze een bepaalde mate van deskundigheid bezitten op het vlak van intermodaal vervoer.

Tot slot wenst de minister de leden van deze commissie hun aandacht te vestigen op de omvangrijke opheffingsbepalingen van dit decreet.

Niet minder dan 24 wetten, decreten en besluiten worden opgeheven tengevolge van deze gecoördineerde en gemoderniseerde wetgeving. De oudste wet dateert van 1875. Er was dus wel degelijk nood aan een nieuwe wetgeving die rekening houdt met de wensen van onze moderne maatschappij.

In dit decreet werden tevens de nodige voorzieningen getroffen om de overgang naar de Euro vlot te laten verlopen.

B. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE INDIENERS VAN DE GEKOPPELDE VOORSTELLEN VAN DECREET

1. Toelichting door de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe verklaart dat zijn ingediend voorstel van decreet complementair is met het voorliggend ontwerp van decreet. De indiener verduidelijkt dat zijn voorstel van decreet de ideeën van de parlementaire adhoccommissie omtrent Mobiliteit – die tijdens de vorige legislatuur was opgericht –, weergeeft : de conclusies werden door de CVP-fractie in dit voorstel van decreet vertaald. Daarnaast werden de mobiliteitsconvenanten geëvalueerd – ook via een aantal hoorzittingen in deze commissie. Er is een brede consensus om het convenantenbeleid decretaal te verankeren en ook de mobiliteitsplanning decretaal te vatten en beter af te stemmen op de ruimtelijke ordening en de milieuproblematiek.

De doelstelling van dit voorstel van decreet is dan ook te komen tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Hetzelfde lid is van oordeel dat mobiliteit

steeds in samenhang met de ruimtelijke ordening moet bekeken worden. Hij pleit er dan ook voor dat de lopende hervorming van de Vlaamse administratie daar oog zou voor hebben.

De hoofdbedoeling van dit voorstel van decreet is de mobiliteitsplanning te stimuleren op de drie bestuurlijke niveaus en een open democratische besluitvorming in verband daarmee te bevorderen. De indiener verduidelijkt dat hij zich liet inspireren door het vroegere planningsdecreet waar ook een drietrapsfasering in voege is. Vandaar dat dit voorstel pleit voor een mobiliteitsplan voor Vlaanderen, nadien moeten er provinciale mobiliteitsplannen worden uitgewerkt en tenslotte gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het verdient verduidelijking dat alle inspanningen die bepaalde gemeenten reeds op dit vlak gedaan hebben, niet teniet worden gedaan : dit voorstel van decreet bepaalt zulks via de slotbepalingen.

Een tweede element dat van belang is, is de toepassing van het “voorzorgsprincipe”. Het is volgens het lid nieuw dat voorzorgsprincipes in wetten of decreten worden ingeschreven. De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat hij geopteerd heeft om het instrument van de ongevalsanalyse te hanteren. Hij pleit ervoor dat men in de toekomst veel meer vanuit een preventie-oogpunt van deze techniek zou gebruikmaken. Wegbeheerders dienen de maatschappelijke verantwoordelijkheid op zich te nemen.

De indiener verklaart dat inhoudelijk zijn voorstel in ruime mate steunt op elementen uit het decreet houdende de algemene bepalingen inzake milieu-beleid en op het decreet ruimtelijke ordening. Het voorstel is in overleg met verschillende actoren tot stand gekomen.

2. Toelichting door de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps vindt het een goede zaak dat de beide voorstellen van decreet gekoppeld worden aan het ontwerp van decreet. Hijzelf heeft in se geen bezwaar tegen een hiërarchische mobiliteitsplanning zoals die wordt gehuldigd in het voorstel van decreet van de CVP-fractie. De prioriteiten moeten wel vastgelegd worden : wat is het meest dringend op korte termijn. Rond basismobiliteit en netmanagement moet er naar de burger toe grote duidelijkheid zijn, anderzijds moet het instrument dat op lokaal niveau werkt m.n. het mobi-

liteitsconvenant decretaal worden verankerd, ook al omdat blijkt dat dit instrument in de praktijk bewijst dat het een dynamiek op gang brengt. Het is relevant dat dit instrument nu ook decretaal wordt verankerd. Zoals voor basismobiliteit is het nuttig dat ook voor mobiliteitsconvenanten een aantal rechten en plichten worden vastgelegd : zowel voor de overheid als de gemeenten moeten een aantal concrete engagementen worden geformuleerd.

De heer Johan Malcorps pleit voor een mobiliteitsplan voor Vlaanderen dat door de minister in de loop van het voorjaar van 2001 zou neergelegd worden in het parlement. De vraag blijft of er nood is aan een planning op het intermediaire niveau. Hetzelfde lid waarschuwt voor een doublure van de ruimtelijke structuurplannen. Hij pleit terzake voor een pragmatische aanpak.

Hetzelfde lid benadrukt het belang van de oprichting van een Vlaamse Mobiliteitsraad (in het ontwerpdecreet) die deskundig zal adviseren en ook aanbevelingen kan geven omtrent een geïntegreerde aanpak.

Het voorstel van decreet van de meerderheidspartijen beperkt zich tot het verankeren van het bestaande instrument van de mobiliteitsconvenanten, wat niet betekent dat men gekant is tegen het voorstel van decreet van de CVP-fractie. De meerderheidsfracties zien hun voorstel eerder aanvullend bij de regeling die in het ontwerpdecreet basismobiliteit wordt uitgewerkt.

3. Reactie van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij onthoudt dat de meerderheidsfracties geen inhoudelijke bezwaren hebben tegen zijn voorstel van decreet. Hij zal nauwlettend volgen of deze visie wijzigt en is bereid om na de behandeling van het ontwerpdecreet te overwegen zijn voorstel van decreet tijdelijk terug te trekken en nadien binnen enkele maanden het opnieuw te laten agenderen in deze commissie.

C. TUSSENKOMSTEN

I. Eerste vragenronde

1. Tussenkost van de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat de eerste belangrijke doelstelling van dit ontwerpdecreet erin bestaat dat de grote vervoersarmoede in Vlaanderen wordt aangepakt. Hij vindt het een

zeer goede zaak dat niet alleen aan de fileproblematiek aandacht wordt besteed, maar dat evenzeer de vervoersarmoede centraal staat en dat er duidelijke doelstellingen worden vastgelegd. De burger krijgt de mogelijkheid om weerwerk te bieden via een klachtenrecht.

De tweede belangrijke doelstelling beoogt een structurele bijdrage te leveren tot oplossing van de congestie via de uitbouw van het openbaar vervoer. Het lid benadrukt dat het onrealistisch zou zijn te hopen dat daarmee de fileproblematiek opgelost wordt. Dit is één van de bouwstenen. Er is trouwens overleg nodig met andere beleidsniveaus om te werken aan de fileproblematiek.

Het lid verklaart dat een aantal leden van de meerderheidsfracties onderzocht hebben in hoeverre deze tweede doelstelling in dit ontwerp voldoende aan bod kwam, met name het aanpakken van het mobiliteitsvraagstuk en het verhogen van het aanbod van het openbaar vervoer. Hij verduidelijkt dat deze doelstelling weliswaar voldoende in de algemene toelichting werd verwoord, maar ook uitdrukkelijk moet vertaald worden in een aantal artikelen van dit decreet. Tijdens de hoorzittingen werden deze bekommernissen ook geuit : onderscheid tussen grootstedelijk en stedelijk gebied, in welke mate kan het parlement controle uitoefenen op de geformuleerde doelstellingen : daartoe is er een voldoende rapportering noodzakelijk.

Uiteindelijk werden door de meerderheidsfracties een aantal gerichte amendementen ingediend om de artikelen nog te expliciteren. Deze amendementen werden gebundeld in *Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3.

Concluderend stelt de heer Johan Malcorps dat de dubbele doelstelling van dit decreet een enorme stap is in de goede richting.

2. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de hoorzittingen die op 14 december 2000 in het kader van de behandeling van het ontwerp en de beide voorstellen van decreet doorgang vonden, leerrijk waren. Niemand kan tegen het principe van basismobiliteit gekant zijn.

De CVP-fractie staat achter het basisprincipe van basismobiliteit. Ten gronde echter is hij van oordeel dat de basismobiliteit zoals die vertaald wordt in dit ontwerpdecreet een basismobiliteit is in de meest enge zin. Het begrip basismobiliteit wordt

zeer beperkt – puur vanuit de VVM / De Lijn – ingevuld. Andere actoren zoals voetgangers, fietsers, enz. komen niet ter sprake. Hij is van oordeel dat binnen de beperkte bevoegdheden die Vlaanderen op vlak van mobiliteit heeft, het begrip basismobiliteit ruimer moet ingevuld worden.

Hetzelfde lid benadrukt dat het begrip basismobiliteit als basisrecht bovendien in het decreet en niet in de uitvoeringsbesluiten moet ingeschreven worden. Alhoewel het een kaderdecreet is, is hetzelfde lid van oordeel dat de minimumnormen beter in het decreet worden ingeschreven.

De heer Carl Decaluwe vraagt zich af of 100% toepassing van basismobiliteit in gans Vlaanderen verantwoord is? De marginale kost om tot een 100% toepassing te komen, is wellicht zeer groot. Men kan zich de vraag stellen of deze middelen niet beter elders worden aangewend. Het lid verwijst naar de verslagen van de Inspectie van Financiën omtrent deze thematiek die aan de leden van de commissie werden overgezonden. Daaruit blijkt dat de kostprijs per reiziger in het kader van de belbus in de Westhoek 900 frank bedraagt voor een traject van 5 tot 8 km. Het lid heeft moeite met dergelijke bedragen. Voor andere lijnen is er zelfs sprake van 3.000 tot 5.000 frank per reiziger. Hij is van oordeel dat dan zeker het behoud van deze lijnen kan in vraag gesteld worden.

De verslagen van de Inspectie voor Financiën zijn vanuit budgettair oogpunt ontluisend.

Hetzelfde lid vraagt naar de relatie tussen dit decreet en het op til staande Mobiliteitsplan Vlaanderen.

M.b.t. het kostenplaatje van dit decreet verwijst de heer Carl Decaluwe opnieuw naar de verslagen van de Inspectie van Financiën. Er zitten in de bundel weliswaar ook opmerkingen naar de vorige minister van Financiën, mevrouw Wivina Demeester en replieken van deze minister. De bekommernis van het toenmalig kabinet van Financiën was vooral de vraag wie de basismobiliteit gaat betalen. Het lid stelt vast dat tijdens deze legislatuur een andere inspecteur van Financiën aan een andere minister van Financiën dezelfde opmerkingen formuleert. Eén van de essentiële opmerkingen betreft dat de realisatie een kostprijs inhoudt van 1,2 miljard frank. De 350 miljoen frank in de huidige begroting zijn duidelijk ontoereikend, vermeldt de Inspectie van Financiën.

De heer Carl Decaluwe wil vermijden dat men de perceptie krijgt dat het parlement de basismobili-

teit goedkeurt, verwachtingen creëert naar de burger maar die financieel niet kan waarmaken. Ook de meerjarenbegroting biedt op dit vlak weinig soelaas. Het lid dringt aan op duidelijkheid hoe dit decreet in deze legislatuur budgettair wordt vertaald. Duidelijkheid daarover is voor hetzelfde lid een belangrijke stap in de geloofwaardigheid van dit decreet.

De heer Carl Decaluwe heeft eveneens een aantal opmerkingen omtrent de vertaling van het zogenaamde netmanagement. Hij herhaalt zijn stelling dat basismobiliteit zeer eng geïnterpreteerd wordt: iedere Vlaming krijgt – ongeacht waar hij woont – binnen “vogelvluchtafstand” een opstapplaats. Dit is onvoldoende, de “schakelfunctie” van het openbaar vervoer: overstappen (naar andere vervoersmodi) en afstapplaatsen moeten meegenomen worden in de notie basismobiliteit. Daarvoor is er echter in dit ontwerpdecreet geen aandacht. Hij pleit voor een verruiming van basismobiliteit die niet louter mag beperkt blijven tot de opstapplaats en frequentie via de uitgewerkte normering. Dit is slechts één element.

Daarnaast oppert hetzelfde lid de idee om een systeem per vervoersregio op te zetten (lokale overlegstructuur per vervoersregio). Waarom is er niet voor deze optie gekozen?

Hij betreurt dat dit decreet slechts oog heeft voor één parameter voor de notie basismobiliteit: opstapplaats. Er zijn nochtans vele andere parameters om de intentie van de minister met name de vervoersarmoede te bestrijden, te verwezenlijken. Het moet echter ook onze betrachting zijn om de mobiliteit in Vlaanderen beter te laten lopen. Het is niet dé bedoeling om met dit decreet de fileproblematiek op te lossen. Maar er moet toch gestreefd worden om de files te verdunnen door ondermeer meer autoverkeer af te leiden naar openbaar vervoer (bus, trein, enz.). Hij vindt daarover echter niets terug in dit ontwerpdecreet. Nochtans moet het openbaar vervoer de concurrentie aangaan met de auto. Belangrijk daarbij is de parameter van de reistijd: de reistijd van het openbaar vervoer moet vergelijkbaar zijn met de reistijd van de auto. Op dat vlak is de CVP-fractie van oordeel dat het ontwerp belangrijke hiaten vertoont. Het lid dringt aan op een grondige amendement om het ontwerp bij te sturen.

De CVP-fractie is van oordeel dat de “basics” van de basismobiliteit compleet ontbreken.

Die basics betreffen de bestemming, de aansluiting, de snelheid, de informatie en het comfort. Die ba-

sics–minimumnormen moeten decretaal verankerd worden. De CVP-fractie kondigt hierover een aantal amendementen aan.

De CVP-fractie wil een waterdichte garantie i.v.m. de bestemming. In ieder belangrijk knooppunt (grote culturele en sportcentra, bedrijvencentra,...) moet de bestemming gewaarborgd worden. Een oplossing via het netmanagement voldoet niet omdat de middelen daartoe geplafonneerd zullen worden.

In tweede orde is er de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi (concreet bus en trein) die nu in dit ontwerp niet wordt voorzien. In een aantal op til staande uitvoeringsbesluiten is weliswaar de maximumduur naar aansluiting bepaald naargelang de zone waar men woont. Er is daar bv. sprake van duurtijden van 75 minuten. De heer Carl Decaluwe vindt deze notie totaal onvoldoende. De aansluitingstijd is essentieel en moet decretaal verankerd worden.

Een derde parameter is de snelheid. De commerciële snelheid van het openbaar vervoer wordt nergens gewaarborgd. Hij verwijst naar de concurrentie met de rijsnelheid van de auto.

Een vierde element betreft de sensibilisering, de informatie. Over de informatie is er decretaal niets bepaald. Het gegeven dat daarover wel in de beheersovereenkomst met De Lijn gewag wordt gemaakt, voldoet de CVP-fractie niet. Ook deze parameter moet een decretale verankering krijgen en uitgewerkt worden in de beheersovereenkomst.

Tenslotte is er het comfort. Het betreft een kwaliteitsparameter. Nergens in het decreet worden minimumnormen van comfort (comfort van de opstapplaats en de overstapplaatsen) vastgelegd.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat deze basisrechten decretaal moeten verankerd worden. In dit verband verwijst het lid naar de problematiek van het woonrecht dat ook een basisrecht is. De “basics” werden daar decretaal vertaald in de Wooncode.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar artikel 6 waar bepaald wordt dat wanneer niet voldaan is aan de minimumnormen inzake geregeld vervoer de burger een klacht kan neerleggen bij de VVM. De VVM moet dan een bedrag van 1 euro betalen als vergoeding. Het lid is van oordeel dat het wellicht voor De Lijn veel gemakkelijker en goedkoper is de boete te betalen dan in bepaalde regio's iets te organiseren. Daarenboven voorziet dit

artikel dat De Lijn zelf oordeelt over de klacht en kan beslissen tot het betalen van een vergoeding : dat is een rechter- en partijsituatie.

Ook de Inspectie van Financiën heeft erop gewezen dat deze schadevergoedingen een gevaarlijk precedent kunnen vormen.

De afbakening van de vervoersgebieden is niet duidelijk. Er worden weliswaar linken gemaakt met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wat positief is en aansluit bij het voorstel van decreet van de CVP-fractie. Maar het randstedelijk gebied is een notie die het RSV niet kent ! Hoe zal dit worden opgevangen. Hij vraagt daaromtrent rechtszekerheid.

Omtrent de problematiek van de Mobiliteitsraad (MORA), stelt het lid vast dat ongeveer alle actoren in deze raad vertegenwoordigd zullen zijn. Alleen de werknemersorganisaties zullen niet rechtstreeks in deze raad aan bod komen, wel via de SERV. Hij betreurt zulks vooral omdat in de federale Kamer een wetsvoorstel m.b.t. de (niet-verplichte) bedrijfsvervoerplannen goedgekeurd werd. De werknemersorganisaties (met anderhalf miljoen leden) zullen dus niet vertegenwoordigd zijn. Bovendien wordt 2/3 van de mobiliteit veroorzaakt door woon-werk en schoolverkeer. De Fietzersbond is wel vertegenwoordigd – wat positief is – maar de werknemersorganisaties niet. Het lid vindt dit hoogst eigenaardig, zeker als men het aantal gebruikers als norm hanteert.

Voor de CVP-fractie is de problematiek van de financiering van de basismobiliteit en de efficiënte besteding van de middelen cruciaal. In dit verband verwijst de heer Carl Decaluwe opnieuw naar de kostprijsvergelijking tussen de belbus en de collectieve taxi. Hij verwijst andermaal naar de opmerkingen van de Inspectie van Financiën die basismobiliteit als een onbetaalbaar luxeproduct op vlak van openbaar vervoer kwalificeren. Hij wenst duidelijkheid over de kostprijs van basismobiliteit.

Minister Steve Stevaert repliceert tegen de negatieve toon van de tussenkomst van de heer Carl Decaluwe en stelt dat de belbussen niet kunnen vervangen worden omdat dit decreet noodzakelijk is om de belbus om te zetten in goedkopere systemen. Maar de CVP was tegen dit decreet en daarom konden deze belbussen niet vervangen worden.

De minister benadrukt dat de Inspecteur van Financiën in tegenstelling wat de heer Carl Decaluwe beweert, niet veranderd is. Het is nog steeds dezelfde persoon. De minister verklaart echter dat de in-

spectieverslagen waaruit de CVP citeert, achterhaald zijn omdat die uitgingen van het gegeven dat alles met regulier vervoer zou georganiseerd worden. De berekeningen kloppen als alles met regulier vervoer wordt georganiseerd. Maar dit is niet langer zo. De minister verklaart dat hij dé grote promotor is om andere actoren in te schakelen, maar hij verklaart dat hij daartoe tijdens de vorige legislatuur nooit de toelating van de CVP kreeg omdat hij geen ander kader had. De heer Carl Decaluwe benadrukt dat het voorbehoud van de toenmalige minister van Financiën en Begroting, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer puur budgettair was. De minister vraagt zich af wat de budgettaire bekommernis van de toenmalige minister van Begroting kon zijn als de vakminister initiatieven neemt om de kosten te doen dalen ! Hij begrijpt niet waarom de toenmalige minister daar tegen was en herhaalt dat zijn pogingen mislukt zijn omdat het kader ontbrak om zulks te realiseren.

De heer Carl Decaluwe stelt enerzijds vast dat de minister hier grote pleidooien houdt ten gunste van de private sector maar anderzijds zich wel met hand en tand verzet heeft tegen het systeem van de pachters.

De CVP is dus niet tegen basismobiliteit, maar de toenmalige CVP-minister van Begroting heeft haar akkoord niet gegeven op basis van het verslag van de Inspectie van Financiën omdat daarin het systeem onbetaalbaar werd genoemd.

De heer Carl Decaluwe wenst nieuwe gegevens en nieuwe recentere verslagen van de Inspectie van Financiën als de minister nu beweert dat de aan de leden van deze commissie overgezonden verslagen achterhaald zijn. Het lid stelt wel vast dat de Inspectie van Financiën tot in november 2000 gesteld heeft dat basismobiliteit niet realiseerbaar is omdat de voorziene middelen ontoereikbaar zijn. Hij wenst volstreekte duidelijkheid over het financieel plaatje en de raming in de meerjarenbegroting.

Minister Steve Stevaert herhaalt dat de opmerkingen van de Inspectie van Financiën achterhaald zijn. Hij verklaart dat de nodige middelen voorzien zijn om de basismobiliteit te realiseren.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag omtrent nieuwe recente accurate cijfergegevens en wenst te vernemen of de Inspectie van Financiën een nieuw advies heeft gegeven.

De minister verklaart dat de verslagen van de Inspectie van Financiën achterhaald zijn maar dat dit niet betekent dat er nieuwe documenten zijn. De

minister vermeldt dat de Inspecteur van Financiën zelf zegt dat zijn verslagen achterhaald zijn.

3. Tussenkost van de heer Jean Geraerts

De heer Jean Geraerts verklaart dat niemand – ook niet zijn fractie – tegen basismobiliteit kan gekant zijn. Maar hij heeft wel een aantal vragen en bedenkingen omtrent de concrete implementatie van basismobiliteit zeker in een regio als Limburg waar de basismobiliteit zeer zwak staat. Hij betwijfelt of De Lijn die belast wordt met de organisatie van de basismobiliteit in staat zal zijn dit te verwezenlijken zoals dit wordt voorgesteld in dit ontwerpdecreet. De Lijn zal immers niet uitsluitend eigen diensten organiseren, maar ook belast worden met de organisatie van b.v. taxidiensten. Hetzelfde lid waarschuwt voor euforie en grote campagnes rond basismobiliteit ; hij vreest binnen enkele maanden vast te stellen dat men de basismobiliteit niet kan realiseren. Een dergelijk iets zou een negatief effect hebben op het openbaar vervoer en zou op termijn het autoverkeer nog doen toenemen omdat men geen enkele garantie heeft omtrent de basismobiliteit.

Ook de heer Jean Geraerts heeft vragen bij het kostenplaatje van deze basismobiliteit. In dit verband verwijst hij naar de hoorzitting met de directeur-generaal van De Lijn, de heer Hugo Van Wezemaal die daar geen prijs op wilde plakken. Hij vreest ook dat basismobiliteit onbetaalbaar zal zijn en vreest dat men de gemeenten onrechtstreeks zal verplichten investeringen te doen als gevolg van de basismobiliteit. Hij verwijst terzake naar een interpellatie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen i.v.m. het vervoer van gehandicapten waaruit blijkt dat gemeenten aanzienlijke financiële inspanningen zullen moeten doen om de basismobiliteit te garanderen (opstapplaatsen, stoepen, enz.). De gemeenten zullen dus de dupe worden van de basismobiliteit.

4. Tussenkost van de heer André Denys

De heer André Denys verklaart dat dit decreet voor zijn fractie een uiterst belangrijk decreet is. De doelstellingen zijn drievoudig. In de eerste plaats is er het sociale facet van het decreet met name de intentie iets te doen aan de vervoersarmoede. Verder is het positief dat het openbaar vervoer gestimuleerd wordt zodat er voor een stuk oplossingen worden aangereikt om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Ten slotte vindt de VLD-

fractie het een goede zaak dat geopteerd wordt voor een geïntegreerde aanpak : de oprichting van een Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is daarvan een vertaling.

Voor de VLD-fractie is dit ontwerpdecreet basismobiliteit één luik van het globale mobiliteitsbeleid. Een tweede luik behelst investeringen in verkeersinfrastructuur. Er moet gestreefd worden naar een budgettaire vertaling waarbij de helft van de middelen gaat naar basismobiliteit en de overige helft naar het onderhoud van de wegen. Niet alles kan echter via PPS gerealiseerd worden, er moeten voldoende middelen uit de begroting komen.

De heer André Denys is het eens met de heer Carl Decaluwe dat het succes van dit decreet afhangt van de kostprijs en de keuze die men maakt. Hetzelfde lid wenst dan ook de begrotingsruimte te kennen die voor basismobiliteit zal uitgetrokken worden. De VLD-fractie heeft steeds gepleit voor een evenwichtige opbouw van het beleid op vlak van openbare werken en mobiliteit. Het lid wenst dan ook verduidelijking over de budgetten die tijdens de huidige legislatuur voorzien worden voor het luik basismobiliteit.

De heer André Denys is het daarentegen oneens met de visie van de heer Carl Decaluwe over de zogenaamde “basics” van basismobiliteit. Hij is geen voorstander om gedetailleerd deze parameters decretaal te verankeren. De heer André Denys verklaart te opteren voor een kaderdecreet en is van oordeel dat dit ontwerpdecreet daaraan vanuit legistiek oogpunt ten volle beantwoordt. De principes zijn duidelijk en geven voldoende ruimte om basismobiliteit te implementeren. Hij is het dan ook niet eens dat dit decreet op dat vlak mankementen vertoont.

Hetzelfde lid kan wel akkoord gaan met de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de slaagkans van basismobiliteit afhankelijk is van de “commerciële snelheid” van het openbaar vervoer. Maar hij verklaart dat de realisatie daarvan voor een groot stuk afhankelijk is van de activiteiten van andere openbare besturen. Concreet verwijst het lid naar de situatie op het terrein in de twee grootste steden van Vlaanderen. In Gent is er een mobiliteitsplan uitgewerkt juist met de bedoeling het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en sneller te laten verlopen, in Antwerpen daarentegen is men veel minder ver gevorderd op dat vlak. De heer André Denys benadrukt dat het Gentse stadsbestuur een onderbouwde visie heeft op vlak van mobiliteit wat maakt dat de stad basismobiliteit veel

beter kan invullen, ook op vlak van de commerciële snelheid. Het zou een verkeerd signaal zijn als Gent budgettair zou gestraft worden bij de uitvoering van het decreet basismobiliteit.

Sowieso zal er door de krapte van de middelen een keuze moeten gemaakt worden.

De heer André Denys verwijst naar de begrotingsbesprekingen najaar 2000 en meer bepaald de discussie over de structuur van de VVM/De Lijn. Hij herhaalt zijn visie omtrent de dubbele structuur van De Lijn : het verschil tussen de eenheid conceptie en de eenheid uitvoering op het terrein en de visie over de verpachting. De VLD-fractie benadrukt dat zij voorstander is van het “Kopenhaagse model”. Spreker vindt hierover niets terug in dit ontwerpdecreet. Hij herinnert aan de afspraak om deze discussie over het kerntakendebat zeker n.a.v. de op til staande hervorming van de Vlaamse administratie (en de VOI's) te voeren. Een goedkeuring van dit ontwerpdecreet basismobiliteit betekent dus niet dat de VLD de discussie als afgerond beschouwt.

De heer André Denys herinnert eveneens aan de belangrijke beslissing van deze regering i.v.m. de Leuvennota omtrent de uitsplitsing van de beleidsvoorbereiding en de beleidsuitvoering in het takenpakket van de administratie. Hij stelt vast dat in dit ontwerpdecreet een MORA wordt opgericht die belast wordt met zeer verregaande bevoegdheden (studies ontwikkelen, ook op vlak van beleidsvoorbereiding) die volgens het lid haaks staan op de taken en opdrachten van een adviesraad. Hij heeft de indruk dat de MORA die geen deel is van de administratie zich toch beweegt op het terrein van de beleidsvoorbereiding, een basistaak van de administratie. Hij pleit ervoor de administratie te belasten met de beleidsvoorbereiding en dan pas het advies van de MORA in te winnen. De MORA moet zich niet inlaten met het bestellen van studies, enz.

Concluderend verklaart de heer André Denys zich dan ook niet akkoord met het concept van de MORA dat niet in het verlengde ligt van de nieuwe visie van deze regering over de bevoegdheidsafbakening.

5. Tussenkomen van de heer Jacky Maes

De heer Jacky Maes verklaart dat ook zijn fractie tenvolle akkoord is met het principe van basismobiliteit.

Wat de rol en de functie van de VVM/De Lijn betreft, is hij van oordeel dat nergens in dit decreet gestipuleerd wordt dat De Lijn alleen de basismobiliteit moet organiseren. Hij verwacht veel van de gemeenten op dat vlak via het convenantenbeleid.

Naar de opmerking van de heer Carl Decaluwe i.v.m. de optie 100% basismobiliteit te bereiken, wenst de heer Jacky Maes dit begrip in zijn juiste context te plaatsen. 100% basismobiliteit in Antwerpen realiseren, is iets totaal anders dan streven naar 100% basismobiliteit in de Westhoek.

Hetzelfde lid wenst eveneens de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de belbus in de Westhoek té duur is (900 frank per gebruiker) te relativiseren. Spreker verklaart dat men met cijfers alles kan bewijzen en plaatst dit bedrag tegenover de kostprijs van de reddingsdiensten aan de kust waar de kostprijs per geredde persoon oploopt tot 100.000 frank.

Hetzelfde benadrukt dat vooral het sociale aspect in dit decreet met name de vervoersarmoede verhelpen, zeer belangrijk is.

De heer Jacky Maes is het niet eens met de visie van de heer Carl Decaluwe dat het openbaar vervoer competitief moet zijn met het autoverkeer. Hij heeft niet die indruk omdat 1 op 3 personen geen auto bezitten.

6. Antwoorden van minister Steve Stevaert

Voor de bevoegdheden en de positie van de MORA verwijst de minister naar de memorie van toelichting bij de artikelen 54 en 55 waar expliciet aan de bekommernissen van de heer André Denys wordt tegemoet gekomen. De MORA zal op zijn conformiteit aan de gereorganiseerde Vlaamse administratie worden geëvalueerd.

De minister benadrukt dat dit decreet weliswaar een uiterst belangrijk decreet is maar niet de pretentie heeft alles te regelen wat met mobiliteit te maken heeft. Minister Steve Stevaert verwijst naar de regeerverklaring en verduidelijkt dat het niet de doelstelling is alles punctueel in een decreet te regelen. Dit zou geen blijk van goed en modern bestuur zijn. Een aantal zaken zullen geregeld worden via het netmanagement.

I.v.m. de discussie omtrent de kostprijs verklaart de minister dat zijn uitgangspunt is dat hij in heel Vlaanderen een vergelijkbaar servicenet wil uitbouwen. Maar men moet opletten dat men geen

appelen met peren vergelijkt : een landelijk gebied is niet vergelijkbaar met een stedelijk gebied ; daar is geen sprake van hetzelfde serviceniveau omdat dit niet realistisch is. In deze discussie is de frequentie zeer belangrijk en het gepaste antwoord op capaciteit. Veel gebruikers leveren een hogere frequentie, meer capaciteit en meer kwaliteit op.

De minister is het eens dat de commerciële snelheid van het openbaar vervoer één van de kritische succesfactoren is om het openbaar vervoer in de toekomst slaagkansen te bieden. Dat is voor de minister dé grote uitdaging. Hij benadrukt dat vooral in stedelijke gebieden (Gent en Antwerpen) het opdrijven van de commerciële snelheid problematisch is. Hier moet geopteerd worden voor een andere aanpak. Er moeten keuzes worden gemaakt. Aan een commerciële hoge snelheid kan veel geld verdiend worden : met vrije busbanen kan je heel snel een enorm terugverdieneffect hebben. De minister verwijst in dit verband ook naar het voorbeeld van Asse waar met de investering van 1,2 km busbaan 18 tot 19 minuten per rit wordt gewonnen.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt i.v.m. de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat in het indicatief gedeelte van het RSV er wel sprake is van de notie randstedelijk gebied.

Minister Steve Stevaert is bekommerd om het evenwicht en de samenhang tussen het luik openbare werken en het luik openbaar vervoer. Hij bevestigt dat deze regering perfect op schema zit en het evenwicht bewaakt.

De minister waarschuwt nogmaals voor het té hoge verwachtingspatroon : basismobiliteit lost de fileproblematiek niet op. Hij heeft zulks nooit beweerd.

De vraag moet niet zijn wat het kost om iemand te vervoeren maar wel of dit op de goedkoopste manier gebeurt. Minister Steve Stevaert verklaart wel dat hij principieel voorstander is van het recht op mobiliteit, maar steeds bereid is te onderzoeken om dit op de goedkoopste manier te organiseren. Op dat vlak moet zeer creatief worden nagedacht. Of dit met openbaar vervoer of taxi's gebeurt, is voor de minister geen strijdpunt.

De minister verklaart dat het inderdaad niet de bedoeling is om normen (basics) in het decreet op te nemen : het is een kaderdecreet dat de principes vooropstelt.

Hij verklaart zich voorstander van een zeer fijnmazig systeem om het openbaar vervoer te doen sla-

gen – ook voor het voor- en natransport moet het openbaar vervoer ingeschakeld worden.

De minister verduidelijkt dat een aantal zinvolle opmerkingen van de heer Carl Decaluwe zullen opgevangen worden via een aantal amendementen die het ontwerp zullen verbeteren.

Op de vraag van de heer Jean Geraerts of De Lijn in staat is dit te organiseren, maakt de minister zich sterk dat De Lijn deze opdrachten aankan. Hij verduidelijkt dat De Lijn deze opdrachten slechts moet organiseren, maar niet zelf moet uitvoeren : er zullen derden worden aangesproken.

Wat de kostprijs van de basismobiliteit betreft, verstrekt de minister volgende cijfers. Hij verklaart dat de implementatie verspreid is over verschillende begrotingsjaren.

Volgende middelen worden voorzien :

Jaar 2000	343.879.841 frank
Jaar 2001	926.790.317 frank
Jaar 2002	2.576.822.766 frank
Jaar 2003	3.599.977.650 frank
Jaar 2004	4.873.914.295 frank
Nadien	Zelfde bedrag bij kruissnelheid

De minister is het eens dat dit zeer aanzienlijke bedragen zijn, maar verklaart dat dit niet de tientallen miljarden franken zijn waar men het soms over heeft. Deze bedragen corresponderen met de bedragen die zullen uitgetrokken worden voor het luik openbare werken.

De minister verklaart in antwoord op de vraag van de heer Jean Geraerts dat basismobiliteit de gemeenten niets zal kosten.

II. Tweede vragenronde

1. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe vindt dat hij geen duidelijk zicht heeft op de financiële implicaties van het ontwerp van decreet. Hij ontwaart tegenstrijdigheden tussen de cijfers die de minister heeft gegeven tijdens de vorige vergadering en de 6,7 miljard frank in het advies van de Inspectie van Financiën van september 2000. Hij vraagt aan de minister om de simulatie van die kostprijs nader te specificeren en op te splitsen en aan te geven welk groeipad die uitgaven in de toekomst zullen volgen. Hij verwijst

naar simulaties van De Lijn waar andere bedragen werden genoemd. Ook de SERV vraagt in zijn advies naar duidelijkheid over de bedragen.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar verslagen (van september 2000) van de Inspectie van Financiën waarin gepleit wordt om een minimale kostendeckingscoëfficiënt in te voeren waarbeneden een vervoersmodus wordt afgeschaft. De globale kostendeckking van De Lijn bedroeg eind 1998 ongeveer 31 percent van de bijdragen van de gebruikers.

Wat is de verwachte effectiviteit en efficiëntie van dit project ? Wat is de meest efficiënte wijze budgettair om basismobiliteit te realiseren ? De belbus zal 900 tot 1.000 frank per rit per reiziger voor een afstand van 5 km kosten en op sommige trajecten zelfs tot 4.000 frank. Moeten we hier dan niet zoeken naar een lagere vorm van vervoersmodaliteit ? Basisnormen zijn dus nodig, omdat een aantal projecten vanuit budgettair oogpunt hallucinant zijn. Wie zal dat evalueren ? Wiens verantwoordelijkheid is dat ? Hoe gaat men beslissen om tot een lager bedieningsniveau te komen ?

De heer Carl Decaluwe vindt de verhouding tussen de mobiliteitsconvenanten en de basismobiliteit onduidelijk.

2. Tussenkoms van de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps verduidelijkt dat het ontwerp van decreet twee problemen wil oplossen : de vervoersarmoede en de mobiliteitscongestie. Taxidiensten en belbussen zijn aangepaste vormen waardoor niet overal met grote bussen moet worden gereden. Samen met de heer Carl Decaluwe is hij bezorgd om de budgettaire aanvaardbaarheid, maar toch vindt hij het recht op basismobiliteit voor iedereen essentieel en afdwingbaar. In het kader van het netmanagement zal de congestie worden aangepakt, onder andere door het verhogen van het aantal reizigers per bus. Het lid kondigt in die zin een amendement aan. De heer Johan Malcorps pleit voor een rapportering aan en controle van het Vlaams Parlement dat dan aanbevelingen kan richten tot de Vlaamse regering.

De heer Johan Malcorps vraagt zich af hoe de Mobiliteitsraad en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, die ook adviezen over verkeer opstelt, in de toekomst hun samenwerking zullen organiseren.

3. Tussenkoms van de heer André Denys

De heer André Denys informeert naar de band met de federale hervormingsplannen voor de NMBS. Basismobiliteit heeft immers ook te maken met de aansluitingen tussen bussen en treinen. Dat debat mag niet worden ontweken. In het Vlaamse regeerakkoord heeft de Vlaamse regering zich geëngageerd om te ijveren voor een vertegenwoordiging van het Vlaamse Gewest in de raad van bestuur van de NMBS en om bevoegdheden over de exploitatie van het spoorwegennet op te eisen. Is er overleg met de federale regering ? Hebben de gewesten inspraak in de hervormingsplannen voor de NMBS ?

4. Tussenkoms van de heer Jan Loones

De heer Jan Loones ziet twee prioriteiten : eerst de verkeersveiligheid en dan de basismobiliteit. Hij uit zijn tevredenheid over het ontwerp van decreet, dat een invulling betekent van de bevoegdheden die het Vlaamse Gewest er in 1988 en 1993 heeft bijgekregen, samen met de opheffing van een twintigtal federale wetten en besluiten. Toch heeft Vlaanderen een tekort aan bevoegdheden, onder andere over de NMBS. Het Vlaamse Gewest moet daar nauw worden bij betrokken en moet een vertegenwoordiging krijgen in de raad van bestuur van de NMBS.

De heer Jan Loones wijst erop dat de Mobiliteitsraad zal nodig zijn om een beleid uit te bouwen, maar dat het Vlaamse regeerakkoord de realisatie van de duurzame mobiliteit – het mobiliteitsplan – al voorziet voor 2001. We komen dus onder tijdsdruk. Toch gaat hij akkoord met de pragmatische aanpak in het ontwerp van decreet. Ook het advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen prijst trouwens de modulaire aanpak.

De heer Jan Loones vraagt zich af hoever men moet gaan in de oplossing van de vervoersarmoede. Gaat het echt om iedereen ? Hij pleit eerder voor een beperking tot de lokale verplaatsingen, naar de dichtstbijzijnde winkel, bioscoop, enzovoort. Niet naar alle plaatsen in de wereld dus.

De heer Jan Loones denkt dat de pragmatische aanpak via het opstaprecht en de afstanden niet altijd gemakkelijk te realiseren is. Landelijk heeft het ontwerp van decreet het over 750 meter in vogelvlucht, maar langs de weg kan dat verschillende kilometers zijn. Naast de frequentie van bediening zijn er nog andere factoren, zoals het comfort, de

prijs, de vervoerssnelheid enzovoort. Het is dus nog maar een begin van aanpak.

De heer Jan Loones vraagt naar de waarde van de afdwingbaarheid. De grondrechten die zijn opgenomen in artikel 23 van de Grondwet, zijn niet afdwingbaar. In dit ontwerp van decreet zijn ze dat wel, maar eigenlijk gaat het om een symbolische afdwingbaarheid en niet om een juridische.

De heer Jan Loones vindt de inschakeling van taxi-diensten positief. De privésector treedt hier complementair op. Het vergunningenbeleid is echter vaag omschreven. Het Vlaamse Gewest zal de criteria bepalen en de gemeenten zullen die moeten toepassen. Maar wanneer is een onderneming rendabel ?

De heer Jan Loones hoort twee kritieken ten aanzien van de Mobiliteitsraad. De enen zeggen dat hij door zijn heterogene samenstelling te breed wordt opgevat. De anderen vinden hem te beperkt omdat hij inhoudelijk moet worden samengevoegd met ruimtelijke ordening.

De heer Jan Loones zegt de steun van zijn fractie toe aan het ontwerp van decreet.

5. Tweede tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe steunt de heer Jan Loones in zijn opmerkingen over lokale verplaatsingen maar merkt op dat in het ontwerp van decreet geen sprake is van lokale verplaatsingen, maar wel van netmanagement. Er is niet alleen een opstaprecht nodig, maar ook de schakelfunctie (voor- en na-transport) is belangrijk en daarvoor zal de CVP-fractie een amendement indienen.

De heer Carl Decaluwe begrijpt de problematiek rond de NMBS niet goed. Hij is voorstander voor een vertegenwoordiging van het Vlaamse Gewest in de raad van bestuur van de NMBS. Maar er bestaat geen juridisch obstakel dat De Lijn zou verbieden spoorwegen uit te baten. Voor de secundaire lijnen moet dat kunnen (een soort van light rail) terwijl de CVP-fractie voor de internationale verbindingen de NMBS wil behouden. Hij verwijst naar een persconferentie van de CVP daarover. Bijkomende lijnen kunnen door De Lijn worden georganiseerd.

In verband met de regionalisering van de infrastructuur en exploitatie antwoordt minister Steve Stevaert dat een echelonnering zeer goed is, maar niet als dat erop neerkomt dat Vlaanderen taken

(van de NMBS) opneemt die men in Wallonië niet doet. Dat zou impliceren dat Vlaanderen een deel van het federale spoorwegenbeleid financiert. In die val mogen we niet trappen. Hij is gekant tegen een light rail die met Vlaamse middelen wordt gefinancierd.

6. Tweede tussenkomst van de heer André Denys

De heer André Denys vindt het ontwerp van decreet, wat de taxidiensten betreft, corporatistisch. Hij gaat akkoord dat regelgeving nodig is, maar die mag niet leiden tot een gesloten markt. Het gaat uitdraaien op een zware rompslomp terwijl het beleid precies de weg van de administratieve vereenvoudiging wil inslaan. De nieuwkomers op de markt van de taxidiensten worden ontmoedigd.

De heer André Denys ontwaart in de verkeerseducatie twee aspecten : de veiligheid op de weg en de keuze van de juiste modus. Het onderwijs heeft op dat punt nog veel werk. De verkeerseducatie op school wordt namelijk zeer theoretisch gegeven zonder veel input naar een praktische wijze. Hoe zal de regering dit aanpakken ? Hij verwijst naar ideeën daarover van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

7. Tussenkomst van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart zich een groot voorstander van basismobiliteit. Het principe ervan was reeds aanvaard in de vorige regering – over de doelstelling als dusdanig was geen discussie – , maar de benodigde middelen waren toen niet ter beschikking.

Met de stand van zaken op vlak van de bevoegdheden die Vlaanderen vandaag heeft, denkt ze dat de doelstelling (basismobiliteit) in sterke mate kan worden gerealiseerd. Alles hangt dus af van het niveau waarop men wil werken.

M.b.t. de doelstelling verwijst mevrouw Wivina Demeester-De Meyer naar artikel 4 van het ontwerp.

In het leven van mensen zijn er grosso modo vier functies : wonen, werken, leren en ontspannen. Dat gebeurt op uiteenlopende plaatsen met verplaatsingen als gevolg. Die verplaatsingen zijn niet allemaal louter lokaal. Veel mensen werken in Brussel en wonen elders in Vlaanderen. Basismobiliteit zal

moeten rekening houden met de verhoudingen tussen de vier functies.

8. Antwoord van minister Steve Stevaert

Minister Steve Stevaert is van mening dat de vier functies eigenlijk te herleiden zijn tot één functie, met name leven in Vlaanderen.

Minister Steve Stevaert antwoordt dat de Inspectie van Financiën de doelmatigheid van de uitgaven moet onderzoeken, maar niet mag beslissen hoeveel middelen de overheid aan een project wenst te besteden. Dat hoort thuis in de begrotingsonderhandelingen. Basismobiliteit is een meeruitgave door meer service te bieden. Die service is niet overal dezelfde. Het recht op basismobiliteit geldt voor iedereen overal te lande, maar wordt wel anders ingevuld naargelang de regio of de stad. Basismobiliteit is anderzijds ook een besparing. Het punt is niet hoeveel frank een rit kost, wel of de rit gerealiseerd wordt op de goedkoopste wijze.

Minister Steve Stevaert wijst erop dat de Vlaamse regering bij de uitbouw van de basismobiliteit rekening houdt met het aanbod van de NMBS.

Sommigen willen alles in het ontwerp van decreet inschrijven, anderen zijn tegen overregulering. Het doel van het ontwerp van decreet is niet het netmanagement, maar wel de basismobiliteit. Kan het Vlaamse Gewest die betalen ? Ja, zoals ze in het ontwerp van decreet is beschreven.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat basismobiliteit niet vrijblijvend is. Daarom wordt het begrip afdwingbaarheid gehanteerd, hoewel er geen boetes worden voorzien. Mensen hebben recht op basismobiliteit ongeacht hun woonplaats, ook in verafgelegen huizen, zelfs als ze hun vervoersprobleem zelf hebben veroorzaakt. We mogen niet fundamentalistisch zijn.

Minister Steve Stevaert deelt het pleidooi van de heer Jan Loones. Mensen moeten kunnen leven in kleine kernen. Dat is een leefbaar Vlaanderen. Daarom hebben ze recht op openbaar vervoer. Een twintigtal federale wetten en besluiten worden opgeheven. Vlaanderen moet maximaal goede regels maken.

Minister Steve Stevaert begrijpt de zorg van de heer André Denys betreffende de taxidiensten. De Vlaamse regering heeft zich geïnspireerd op het Brusselse model, maar heeft de papierwinkel reeds sterk vereenvoudigd. De vergunning wordt immers per bedrijf toegekend en niet per voertuig zoals in Brussel.

Minister Steve Stevaert vindt samen met de heer André Denys dat het Vlaamse Gewest een vertegenwoordiging moet hebben in de raad van bestuur van de NMBS. Maar het is niet verstandig om te wachten op de hervormingen van de NMBS om de basismobiliteit in Vlaanderen in te voeren. Daarbij houdt de Vlaamse regering rekening met de bestaande lijnen van de NMBS.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat de Mobiliteitsraad enger wordt opgevat dan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen. Via het huishoudelijk reglement kan de samenwerking tussen beide raden worden geregeld.

Minister Steve Stevaert antwoordt aan de heer Jan Loones dat de taxisector zelf vragende partij is voor een beleid ter zake. Vlaanderen moet werken met een propere lei, want er zijn nogal wat nevenverschijnselen in die sector.

Minister Steve Stevaert wijst de heer Johan Malcorps erop dat er een verschil is tussen netmanagement en de opzet van dit ontwerp van decreet. Zijn vraag naar de parlementaire controle vindt de minister terecht.

Minister Steve Stevaert ziet geen problemen tussen basismobiliteit en mobiliteitsconvenanten. De basismobiliteit is het minimum. Daarbovenop kunnen een aantal extra zaken gebeuren.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat er een grote uitbreiding van het aanbod zal komen, maar dat zal niet leiden tot een gigantisch aantal bussen. De regering zal van onderaan de gaten beginnen vullen. Tot nu toe ging het aanbod achteruit en diensengevolge ook het aantal gebruikers. De eerste kwaliteitsnorm is de frequentie. Het voorbeeld van de kusttram heeft aangetoond dat meer frequentie het aantal gebruikers opnieuw doet stijgen. De stopafstanden moeten opnieuw korter worden, met de mogelijkheid om eventueel snelbussen in te leggen.

Minister Steve Stevaert verklaart dat het bijzonder moeilijk is om mensen halverwege te doen overstappen van hun auto op de trein. Als de reizigers thuis met de bus vertrekken, zullen ze veel meer geneigd zijn over te stappen op de trein.

Minister Steve Stevaert wijst erop dat ook in privé-bedrijven een tendens naar meer gebruik van collectief vervoer bezig is. De terugbetaling door de werkgever van abonnementen op het openbaar vervoer stijgt. Anderzijds organiseren bedrijven ook zelf collectief vervoer, bijvoorbeeld door personeel thuis op te halen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer leest in artikel 4 van het ontwerp van decreet dat het doel een minimumaanbod is. In artikel 5, § 1 wordt de Vlaamse regering belast met de vastlegging van dat minimum en krachtens § 8 moet zij dat doen binnen drie jaar. Artikel 80 daarentegen machtigt de Vlaamse regering om de datum van inwerkingtreding van het decreet te bepalen. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt zich dan ook de vraag of de Vlaamse regering dit ontwerp van decreet eigenlijk wel nodig heeft.

Minister Steve Stevaert antwoordt bevestigend. Het is immers de bedoeling van de Vlaamse regering om sommige dure systemen te vervangen door goedkopere. Bovendien is er ook een Europese regelgeving op komst die de Vlaamse regering voor de noodzaak aan een decretale basis zal zetten.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

1. EERSTE LEZING

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Artikel 1 wordt zonder opmerkingen unaniem met 10 stemmen aangenomen.

Artikel 2

– Algemene opmerkingen en specifieke vragen

De heer André Denys wil duidelijkheid over de positie van het "rolstoel toegankelijk vervoer" dat commercieel uitgebaat wordt. De sector beweert dat zij nergens in dit decreet vermeld staan. Zij ressorteren niet onder artikel 2, 2° omdat zij niet met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject werken terwijl zij weliswaar wel een bijzondere vorm van geregeld vervoer zijn. Ook artikel 2, 5° "diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder" biedt waarschijnlijk geen oplossing. Hetzelfde lid verklaart dat deze sector wel bereid is zich in te passen in dit decreet. Hij is bereid een amendement in te dienen in die zin.

Minister Steve Stevaert verklaart dat dit een te rechte bekommernis is. Het “rolstoel afhankelijk vervoer” is onder te brengen bij de taxidiensten zoals die in dit ontwerp geregeld zijn. Het is niet mogelijk deze categorie te plaatsen onder de rubriek “diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”. Het uitvoeringsbesluit zal evenwel de grenzen bepalen waarbinnen taxidiensten kunnen worden geëxploiteerd door voor het rolstoel afhankelijk vervoer, specifieke modaliteiten vast te leggen. De minister acht dus een amendering overbodig en engageert zich om via het uitvoeringsbesluit de positie van het rolstoel afhankelijk vervoer te regelen.

De heer Jan Penris vraagt een verduidelijking omtrent het begrip “plaats van oorsprong” dat gehanteerd wordt in artikel 2, 2° c). Gaat het over de geboorteplaats of over de woonplaats ?

De minister antwoordt dat hier de woonplaats wordt bedoeld.

Een amendement nr. 13 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jos Bex (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) komt tegemoet aan de opmerking van de heer Jan Penris.

De heer Carl Decaluwe wenst een verduidelijking van de minister omtrent de link met de ruimtelijke ordening en concreet de verwijzing naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Het lid beweert dat hij de terminologie van de “randstedelijke gebieden” nergens terugvindt in de bepalingen van het RSV. Hij vraagt of dit een bewuste keuze is ? Door de invoering van randstedelijke gebieden worden de gebieden die gedefinieerd worden in 10°, 11°, 12° en 13° gedegradeerd : indien ze voor basismobiliteit tot de grootstedelijke gebieden zouden gerekend worden, zou een hoger niveau van aanbod kunnen voorzien worden.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat het ontwerp een mankement vertoont omdat er geen sprake is van het randstedelijk gebied rond Brussel.

Hetzelfde lid verklaart dat zijn fractie hieromtrent een amendement heeft ingediend : het betreft amendement nr. 17 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*).

De heer Carl Decaluwe verklaart dat voor de implementatie van basismobiliteit de afstemming op het ruimtelijk beleid belangrijk is. Hij is van oor-

deel dat de indeling in groepen randstedelijk of niet, cruciaal is. Daarnaast is er in het RSV de problematiek van concentratie van bebouwing in de kernen. Moet er geen rekening worden gehouden met de buitengebieden, waar in dit decreet een indeling volledig ontbreekt ? Is er in de buitengebieden geen indeling noodzakelijk tussen woonkernen en hoofddorpen ? Hij vraagt of het een bewuste keuze is om een gedetailleerde indeling te voorzien behalve voor de buitengebieden waar het netmanagement regelend moet optreden ?

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat voor buitengebieden er zeker in West-Vlaanderen zich specifieke problemen stellen in relatie tot woonzones. Verstaat de minister onder woonzones ook de goedgekeurde verkavelingen buiten de woonzones, BPA's die woongebied creëren buiten de woonzones van het gewestplan, zonevreemde woningen, woonkorrels, enz. ? Zonevreemde woningen zitten daar blijkbaar niet bij, maar de overige zaken ?

West-Vlaanderen zit met vele woonuitbreidingsgebieden die daarbuiten vallen. Dat is een discriminatie in vergelijking met andere provincies. Hieromtrent moet duidelijkheid worden geschapen.

De heer Carl Decaluwe stelt dat de vzw Langzaam Verkeer het netmanagement – waarvan sprake in artikel 8 – praktisch getoetst heeft op het niveau van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Hij vraagt naar de resultaten van deze studie en wenst daarover een verduidelijking.

Minister Steve Stevaert verwijst naar zijn antwoord tijdens de algemene bespreking omtrent het begrip randstedelijk gebied dat wel voorkomt in de afbakening rond Brussel.

De minister betwist dat de provincie West-Vlaanderen gediscrimineerd wordt door dit decreet basismobiliteit. Vroeger was er een discriminatie omdat er té weinig werd geïnvesteerd in openbaar vervoer. De minister maakt zich sterk dat West-Vlaanderen integendeel een bijzonder grote inhaaloperatie zal realiseren via dit decreet.

De minister verklaart dat het RSV inderdaad gehanteerd wordt als richtsnoer, maar bovenop is er het netmanagement dat toelaat verfijningen aan te brengen. Maar andere zaken die de heer Carl Decaluwe opsomt zoals woonuitbreidingsgebieden horen daar niet bij. Decreten dienen trouwens niet om alle zaken op te lossen.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn opmerking dat overal de link gelegd wordt met het RSV, maar

dat de terminologie “randstedelijk” niet terug te vinden is in de diverse bepalingen (bindende en informatieve gedeelte) van dat RSV en bijgevolg niet bestaat.

De minister verklaart dat dit wel in het indicatief gedeelte opgenomen is en dat die term erkend is en gebruikt wordt in de afbakening rond Brussel.

De heer Carl Decaluwe erkent wel dat de problematiek van het stedelijk gebied rond Brussel nu wel door de amendementen van de meerderheidsfracties wordt opgevangen, maar hij blijft herhalen dat de terminologie “randstedelijk” niet bestaat in het RSV en dat er derhalve een nieuwe categorie wordt ingevoerd in dit decreet, alhoewel de memorie verwijst naar het RSV.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn informatieve vraag omtrent de woonzones. Hij wenst een duidelijke definitie omtrent het begrip woonzone waar de basismobiliteit van toepassing is. Concreet, een woonuitbreidingsgebied met een goedgekeurde BPA en dat ondertussen volgebouwd is, behoort dit tot het begrip woonzone ? Verder wenst hij duidelijkheid over het begrip woonkorrel in het structuurplan, zeker met het oog op de toepassing op het terrein van basismobiliteit.

De minister repliceert dat woonuitbreidingsgebieden die op het gewestplan voorzien zijn, gerangschikt worden als woonzone. Woonkorrels is een heel andere discussie : vanuit de benadering van de mobiliteit kunnen deze niet als woonzones worden beschouwd. Anders krijgt men situaties met woonkorrels met drie woningen die basismobiliteit claimen zodat de implementatie van het decreet onbetaalbaar wordt.

De heer Jul Van Aperen meent een tegenstrijdigheid vast te stellen tussen het laatste lid van artikel 2, 2° (rekening houden met de wisselende behoeften van de gebruiker) en de memorie van toelichting waar verwezen wordt naar vervoer van leden van en naar een club (een sportclub). Dat lijkt het lid zeer onregelmatig vervoer : soms is er wel sprake van geregeld vervoer als een ploeg op verplaatsing speelt, soms is er privé-vervoer als men zich verplaatst met de eigen wagen enz. Met wisselende behoeften kan men alle kanten uit, er is geen sprake van regelmaat.

De minister repliceert dat men een onderscheid moet maken tussen tijdstip en traject. Daar zit hem het verschil. Als het over een geregeld tijdstip gaat (b.v. om de week) maar de bestemming is anders, stelt er zich geen probleem.

De heer Jul Van Aperen vraagt concreet of een voetbalclub onder die definitie ressorteert : is dit geregeld vervoer ? Er is geen regelmaat : als men op verplaatsing speelt, is er geregeld vervoer, als er thuis wordt gespeeld, gebruikt men privé-vervoer.

De heer Jul Van Aperen wenst eveneens verduidelijking omtrent het begrip “vervoer voor eigen rekening” gehanteerd in artikel 2, 3° . Hij vraagt of het zogenaamde luchthavenvervoer (waarbij mensen hun vlucht boeken en worden afgehaald thuis en teruggebracht naar hun woonplaats) hieronder ressorteert.

De minister antwoordt dat deze vorm ressorteert onder de taxidiensten. Hij verduidelijkt dat dit juist één van de doelstellingen van dit decreet is, met name oneerlijke vormen van concurrentie uitsluiten. Sommige bedrijven bieden zulke service aan en concurreren op een oneerlijke manier.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betwijfelt of dit zomaar kan worden beschouwd als een vorm van oneerlijke concurrentie, zij beschouwt dit eerder als vorm van competitiviteit.

De minister stelt dat deze bedrijven zich dan ook moeten onderwerpen aan de regels die gelden voor taxibedrijven. Anders treedt men op als dubbelbedrijf.

De heer Bruno Tobback stelt dat hetzelfde geldt voor reisbureaus die ook optreden als busbedrijf. Die moeten zich ook laten erkennen als dusdanig.

De heer Carl Decaluwe vraagt of de stelling van de minister dat deze diensten te beschouwen zijn als taxidiensten betekent dat reisbureaus daartoe de nodige vergunningen moeten aanvragen.

De heer Robert Voorhamme beaamt zulks en vult aan dat deze reisbureaus een akkoord kunnen maken met erkende taxibedrijven.

De heer Carl Decaluwe vindt het eigenaardig dat reisbureaus dus in de toekomst geconfronteerd worden met paperasserie en bureaucratie voor zaken die thans geen problemen stellen.

De minister repliceert dat hij paal en perk wil stellen aan de situatie in de luchthaven te Zaventem waar men taxidiensten heeft die volledig in regel zijn en andere die zich aanbieden als taxi maar aan geen enkele voorwaarde voldoen. Dat is een vorm van oneerlijke concurrentie. Hij pleit voor een systeem waarbij de reisbureaus zelf een taxibedrijf op-

richten of een contract aangaan met een erkend taxibedrijf.

– Bespreking van de voorgestelde amendementen

Bij artikel 2 werden oorspronkelijk vijf amendementen van de CVP-fractie en één amendement (via atomisering drie amendementen) van de meerderheidsfracties ingediend.

De heer Robert Voorhamme verduidelijkt de amendementen nrs. 1 tot en met 3 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*). Deze amendering is het gevolg van de besprekingen in deze commissie waaruit een zeer bijzondere bekommernis bleek voor de grootstedelijke gebieden. Het begrip “grootstedelijk gebied” wordt ingevoegd en gedefinieerd in een 9°bis.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt het amendement nr. 17 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*).

Er ontstaat een discussie over de term “randstedelijk” en de voorgestelde definitie in artikel 2 van het ontwerp waaraan naast de heer Carl Decaluwe, de heer Robert Voorhamme, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Ludwig Caluwé, de heer Johan Malcorps, de minister en zijn medewerker deelnemen.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat door een nieuwe categorie “randstedelijk” in te voeren, men nominatief een aantal delen van gemeenten opsomt die vaak in het RSV tot een hogere categorie behoren. Ze worden nu gedegradeerd in dit ontwerp wat ook repercussies heeft op de basismobiliteit – frequentie en dergelijke. Het lid vraagt hoe het RSV zich verhoudt tot de categorisering in dit decreet.

De medewerker van de minister verduidelijkt dat het Vlaams Parlement de stedelijke gebieden heeft goedgekeurd. In de specifieke omschrijvingen van de bindende bepalingen van het RSV is er b.v. sprake van het stedelijk gebied Antwerpen zonder dat dit stedelijk gebied is vastgelegd (de grootte van het gebied). In de bundel bij het RSV wordt er niet gesproken over een afbakeningsproces omtrent woonkernen en hoofddorpen. Dit impliceert dat indien men moet wachten tot al deze gebieden juridisch vastgelegd zijn, men minstens tot eind 2007 moet geduld hebben (de planning van het RSV).

Om toch duidelijkheid naar de burger te geven, is men noodzakelijkerwijze overgegaan naar een noodzakelijke omschrijving per gemeente tot gebieden die voor éénieder duidelijk zijn. Daarbij is er een onderscheid gemaakt tussen de bindinggevende en richtinggevende bepalingen : een aantal gemeenten zijn toegevoegd aan het stedelijk gebied en omschreven in dit decreet als randstedelijk gebied. Het is verre van zeker dat die gemeenten in de toekomst als stedelijk gebied zullen worden beschouwd. Waarschijnlijk zullen een aantal delen zo worden gecategoriseerd.

Om met dit decreet basismobiliteit operationeel voort te kunnen gaan, is er geopteerd voor dat onderscheid tussen stedelijk en randstedelijk gebied. Er is dus gekozen voor een zekere loskoppeling van het RSV omdat het RSV thans onvoldoende geoperationaliseerd is om als een verordenende basis gehanteerd te worden.

De heer Carl Decaluwe is tevreden met deze uitleg. Hij verduidelijkt dat de CVP-fractie in amendement nr. 17 bewust de indeling van het RSV heeft gehanteerd.

De minister repliceert dat in het indicatief gedeelte van het RSV die bewuste gemeenten opgenomen zijn. De heer Carl Decaluwe benadrukt dat er binnen het RSV geen aparte categorisering bestaat voor randstedelijk gebied.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat een aantal gemeenten die volgens het indicatief gedeelte onder het grootstedelijke gebied ressorteren, er voor dit decreet worden uitgelicht en dat daarvoor een aparte categorie “randstedelijk” wordt gecreëerd. De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag of dit een bewuste keuze is en vraagt naar de effecten van deze keuze op vlak van basismobiliteit (frequenties, betere bediening, enz.). Ze worden daardoor in een lagere categorie geplaatst wat invloed heeft op de kostprijs.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat in het oorspronkelijke ontwerp de categorie “grootstedelijk” niet was opgenomen. Het is door amendering van de meerderheidsfracties dat dit begrip wordt ingevoegd.

Hij vindt het evident dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen grootstedelijke en randstedelijke gebieden en is van oordeel dat de CVP-fractie daar té weinig oog voor heeft.

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat vermits het een mobiliteitsdecreet is, men rekening moet

houden met een mobiliteitslogica. De invoering van een aparte categorie “grootstedelijk” vergt een specifieke aanpak op vlak van netmanagement (ondermeer verbindingen stad en randstedelijk gebied).

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat de tekst zoals hij thans voorligt, impliceert dat de gemeente Morsel een andere behandeling krijgt dan de stad Antwerpen. Stemt dit overeen met de realiteit, tenzij men opteert voor de specificiteit van de grootstad?

De heer Carl Decaluwe verklaart dat het verschil tussen het amendement van de meerderheid en het amendement van de CVP-fractie is dat alle gemeenten die nominatief in het amendement van de meerderheid worden opgesomd en behorende tot het randstedelijk gebied, gedegradeerd worden, terwijl de CVP-fractie die cf. het RSV onderbrengt in een hogere categorie op vlak van basismobiliteit.

De heer Robert Voorhamme kant zich tegen dit amendement van de CVP dat hij als waanzinnig bestempelt. Hij vraagt of de CVP wenst dat er in Niel een zelfde dienstverlening moet geboden worden als in de stad Antwerpen, want dat is essentie van dit amendement. Niel heeft niet dezelfde dienstverlening nodig als Antwerpen. De heer Jacky Maes verklaart dat hij blij is dat b.v. Bredene wordt ondergebracht als randstedelijk en niet als stedelijk gebied zoals Oostende. Dit impliceert niet dat Bredene een lagere maar wel een andere bediening krijgt dan Oostende.

De heer Ludwig Caluwé herhaalt waarom Morsel een andere behandeling moet krijgen dan Hoboken, Deurne, Merksem, enz.

De heer Jul Van Aperen verklaart dat dit decreet slechts de minimumnormen bepaalt, wat niet belet dat als er nood is aan meer frequenties, dit ook kan gerealiseerd worden.

Minister Steve Stevaert waarschuwt voor de perceptie. Het beeld wordt ten onrechte gecreëerd dat sommige gebieden gedegradeerd worden. Hij benadrukt dat er overal in Vlaanderen minimumnormen komen. Het randstedelijke gebied wordt niet gedegradeerd maar anders behandeld. Sommige gedeelten van deze gemeenten kunnen perfect aansluiten bij de behandeling van het stedelijke of zelfs het grootstedelijke gebied omdat de noodwendigheden zich daar voor doen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat b.v. in de regio Kortrijk, Harelbeke en Kuurne dezelfde behandeling moeten krijgen als de stad Kortrijk omdat ze één en dezelfde bebouwde kom vormen met Kortrijk.

De minister repliceert dat Harelbeke en Kuurne perfect dezelfde behandeling kunnen krijgen als de stad Kortrijk.

De heer André Denys stelt in de regio Gent vast dat er in De Pinte en Evergem terecht een andere mobiliteit moet zijn dan in de stad Gent zelf. Maar hij stelt zich vragen waarom Lochristi niet werd toegevoegd aan het randstedelijke gebied?

Hetzelfde lid vermoedt dat Lochristi niet werd weerhouden omdat er veel tuinbouwbedrijven en serres aanwezig zijn. Hij kan daarmee instemmen vanuit oogpunt van ruimtelijke ordening, maar niet op vlak van mobiliteit. Hij vraagt duidelijkheid over de keuzes en de effecten van deze keuze.

De heer André Denys citeert uit de memorie van toelichting bij artikel 5 waar vermeld wordt dat “hoewel de afbakening van gebieden zijn oorsprong vindt in het RSV, ze er los van staat in die zin dat de Vlaamse regering de door het RSV voorziene afbakening niet moet afwachten. Uiteindelijk zal de afbakening die gebeurd is, vervallen op het ogenblik dat de afbakening op basis van het nieuw decreet ruimtelijke ordening komt vast te staan”.

Hij interpreteert de afbakening in het decreet basismobiliteit als een minimumafbakening en als er verschil is tussen deze afbakening en de afbakening decreet ruimtelijke ordening, men dit kan aanvullen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer haalt een gelijkaardig voorbeeld aan van Kapellen dat niet werd opgesomd en eigenlijk tot het grootstedelijk gebied behoort. De heer Johan Malcorps is van oordeel dat Morsel-Antwerpen tot het grootstedelijke gebied behoort, terwijl Morsel-Kontich-Hove dan weer niet. Men moet rekening houden met de mobiliteitslogica. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer concludeert dat de mobiliteitslogica niet steeds de logica van het Ruimtelijke Structuurplan volgt.

Minister Steve Stevaert interpreteert het verzoek van de heer André Denys als een politieke keuze om Lochristi toe te voegen aan het RSV vanuit de invalshoek mobiliteit maar het eruit te laten voor de overige aspecten. Dit is een onhaalbare kaart voor de overheid, wat niet betekent dat het onlo-

gisch is. Hij wenst geen gedetailleerde oplossingen aan te reiken en herhaalt dat dit decreet minimumvoorwaarden aanreikt op vlak van basismobiliteit. Als er behoeften zijn en vraag en een hoge bezettingsgraad, wordt er bijgestuurd en kan men een hoger niveau bereiken omwille van de vraag en het aanbod.

De heer Carl Decaluwe volgt de redenering van de heer André Denys maar is het niet eens met het antwoord van de minister. De minister gebruikt ten onrechte de terminologie van het RSV om Lochristi eruit te halen. Het is ofwel de ene logica ofwel de andere logica. Hij ziet geen probleem om Lochristi tot het randstedelijk gebied te rekenen omdat dit begrip niet voorkomt in het RSV. Met dit voorbeeld wordt volgens dit lid aangetoond dat men op het terrein in problemen kan komen.

Een amendement van de CVP-fractie, het amendement nr. 12 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) wordt verduidelijkt door de heer Carl Decaluwe. Met dit amendement wenst de CVP-fractie het occasioneel geregeld vervoer te regelen bij uitzonderlijke evenementen en de feestbussen. Het is niet zinvol om bepaalde groepen van reizigers uit te sluiten.

De minister repliceert dat dit amendement niet strookt met de Europese definities die het Vlaams Gewest verplicht moet naleven.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe waar dit soort vervoer dan wel thuishoort, antwoordt de minister dat een popfestival dat met de medewerking van De Lijn wordt georganiseerd, onder geregeld vervoer valt als het voor het publiek toegankelijk is. Maar als een evenement niet openbaar is, kan het niet ressorteren onder geregeld vervoer.

De medewerker van de minister verstrekt een toelichting. Er is een duidelijk onderscheid tussen geregeld vervoer en bijzonder geregeld vervoer. Eén van de basisprincipes van geregeld vervoer is dat de dienstregeling op voorhand bekendgemaakt is, dat dit vervoer een bepaalde reisweg heeft en dat dit type voor iedereen publiek toegankelijk is. Dat laatste is niet het geval bij het bijzonder geregeld vervoer : er is slechts toegang voor een vooraf bepaalde specifieke doelgroep. In het voorbeeld van de feestbussen is het perfect mogelijk dat de dienstregeling op voorhand gekend is, de lijnvoering bekend is, de haltes vooraf werden bekend gemaakt en voor iedereen toegankelijk is. In dat geval is dit een vorm van geregeld vervoer. Maar er

bestaan verscheidene voorbeelden waar derde partijen (gemeenten, dancings, enz.) mee betalen voor het openbaar vervoer. Het onderscheid is Europees bepaald.

De heer Carl Decaluwe interpreteert dat het amendement van de CVP-fractie dit type van vervoer rangschikt als een vorm van geregeld vervoer. De minister repliceert dat beide vormen : geregeld en bijzonder geregeld vervoer, mogelijk zijn. Het is afhankelijk van de toegankelijkheid.

De heer Jan Penris wenst te vernemen of specifiek ziekenvervoer – door mutualiteiten, zonder gebruik te maken van ambulancediensten – kan beschouwd worden als een taxidienst ?

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat er een hiaat is in het decreet. Zo is er een probleem met de reisbureaus en hun service en nu met het ziekenvervoer. Hij oppert of er toch geen nood is aan specifieke categorieën binnen de taxidiensten. Is er geen nood aan twee soorten van taxidiensten : enerzijds een taxi met vrije instap en anderzijds speciale of bijzondere vormen van taxidiensten ?

Minister Steve Stevaert is van oordeel dat dit soort ziekenvervoer ressorteert onder de taxidiensten.

De heer Carl Decaluwe stelt dat dit soort vervoer niet vergelijkbaar is met de klassieke gewone taxidiensten. Hij pleit voor twee categorieën.

De minister kant zich tegen deze opdeling in twee groepen en verklaart dat via uitvoeringsbesluiten een verfijning kan worden aangebracht om een aantal specifieke zaken vrij te stellen als er geen financiële belangen mee gepaard gaan. Hij wenst wel een aantal vormen van oneerlijke concurrentie vermijden. Maar vanzelfsprekend wil hij niet het gehandicaptenvervoer en dergelijke met deze maatregelen treffen.

De heer Jean Geraerts is van oordeel dat dit soort ziekenvervoer kan gerangschikt worden onder artikel 2, 5° “diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”.

Ook de heer André Denys pleit voor deze rangschikking en is van oordeel dat 5° zou kunnen uitgebreid worden. Er zou een onderscheid kunnen gemaakt worden tussen taxidiensten en luxevoertuigen.

De medewerker van de minister verklaart dat het niet juist is om het vervoer van gehandicapten te plaatsen onder de rubriek limousines. Het vervoer

van gehandicapten (b.v. taxi Hendriks) is een taxi die commercieel wordt uitgebaat en een vergunning moet aanvragen. Wat het vervoer door mutualiteiten betreft, is het van belang te weten of dat al dan niet commercieel wordt uitgebaat. Is er geen commerciële bedoeling dan betreft het vervoer voor eigen rekening. Wordt het wel commercieel uitgebaat, dan hebben we te maken met een taxidienst.

De heer Jacky Maes is van oordeel dat een taxidienst geen ziekenvervoer kan organiseren : in vervoer van zieken is er trouwens liggend en zittend vervoer. Een taxidienst kan alleen een vergunning hebben als taxidienst en daarnaast kunnen ze uitgerust zijn voor liggend of zittend vervoer.

De heer Jul Van Aperen vraagt duidelijkheid over de categorisering van een initiatief zoals Handicar. Het is niet gratis : de gebruiker moet een stuk betalen en het wordt voor een deel gesubsidieerd. Daarnaast zijn er de minder mobiele centrales die voertuigen ter beschikking te stellen.

De heer Carl Decaluwe vermeldt aanvullend Ziekenzorg en andere soortgelijke initiatieven. Als al deze diensten onder taxidiensten ressorteren, is hetzelfde lid van oordeel dat de principes voor taxidiensten moeten toegepast worden. Hij vraagt of de uitvoeringsbesluiten soelaas zullen brengen en vindt het belangrijk dat er duidelijkheid is over de categorisering.

De minister blijft gekant tegen meerdere groepen binnen de taxidiensten. Hij is het eens om via de uitvoeringsbesluiten vrijstellingen te geven aan b.v. Handicar, enz. Maar hij is gekant tegen een systeem van verschillende taxivergunningen.

De heer Jan Penris vreest dat de piste van de minister – het criterium al dan niet commercialiteit – zou kunnen leiden tot processen bij het Arbitragehof wegens schending van het gelijkheidsbeginsel. Luchthavenvervoerders worden wel beschouwd als taxidiensten om oneerlijke concurrentie aan te pakken. Mutualiteiten niet, maar hetzelfde lid vreest dat de luchthavenvervoerders zullen aanbrengen dat mutualiteiten evengoed oneerlijke concurrentie voeren. Hij vreest dat als de minister via een uitvoeringsbesluit arbitrair zal bepalen wie wel en wie niet. Dat kan aanleiding geven tot vele processen. De heer Jan Penris pleit voor een duidelijke regeling in het decreet en wenst deze aangelegenheid niet discretionair aan de minister over te laten.

De heer Carl Decaluwe kan zich vinden in het voorstel van de heer Jan Penris en verwijst ook naar artikel 2, 3° en het amendement dat zijn fractie hieromtrent indiende. Het betreft amendement nr. 14 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) dat beoogt de definitie te verduidelijken door er aan toe te voegen dat er geen enkele vergoeding wordt betaald.

De heer Bruno Tobback repliceert dat een dergelijke bepaling niet controleerbaar is.

De heer Carl Decaluwe ziet nauwelijks een verschil tussen een klassieke taxi en Ziekenzorg.

De minister repliceert dat de betaling bij Ziekenzorg het equivalent is van de onkostenvergoeding en in die optiek niet-lucratief is.

De heer Carl Decaluwe is ook van oordeel dat de voorgestelde aanpak zal leiden tot een resem processen.

De heer Robert Voorhamme vermeldt dat het niet de bedoeling is dat vzw's commerciële activiteiten ontwikkelen, ze werken wel kostendekkend, maar niet met het oogpunt winst te maken. Hetzelfde lid verwijst naar de algemene problematiek van de grijze zone tussen vzw's en commerciële vennootschappen. Er bestaan voldoende discretionaire regels daaromtrent.

De heer André Denys begrijpt dat commerciële diensten – zelfs gehandicaptenvervoer – als taxidienst worden beschouwd en dat dit specifiek wordt geregeld in de uitvoeringsbesluiten.

De heer Ludwig Caluwé vreest dat de toepassing – zeker voor de mutualiteiten – een moeilijke zaak wordt.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de definities van taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder niet verfijnd genoeg zijn en in de praktijk een resem moeilijkheden zullen opleveren. De definitie van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is zodanig ruim opgevat (de restcategorie) – dat blijkt uit de vele aangehaalde voorbeelden (mutualiteiten, reisbureaus) die hieronder worden gegroepeerd – maar als men verder kijkt wat er eigenlijk onder verstaan wordt, met name limousinevervoer, is dit een totaal ander soort vervoer. Hij waarschuwt voor problemen in de praktijk.

De minister verklaart dat als een mutualiteit iets organiseert en er geen mercantiele doelstellingen zijn, deze activiteit er niet onder ressorteert. Maar de zaak is anders als de mutualiteit een contract afsluit met een commercieel bedrijf voor ziekenvervoer – zelfs als dit vervoer gratis is voor de gebruiker. Dan moet er sowieso een taxivergunning worden aangevraagd.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat deze aangelegenheid een federale bevoegdheid is en deel uitmaakt van de definities, de voorwaarden en de regulering rond vrijwillige verzekeringsaspecten bij mutualiteiten. De federale overheid moet daar desgevallend regulerend optreden.

De heer Jan Penris vraagt zeer concreet als de mutualiteit met eigen wagens en eigen personeel rondritten organiseert, dit moet beschouwd worden als een taxidienst. De heer Bruno Tobback antwoordt bevestigend, maar als er gewerkt wordt met vrijwilligers, louter kostendekkend, is dit “vervoer voor eigen rekening”. Op vraag naar verduidelijking van de heer Jul Van Aperen, verklaart de heer Bruno Tobback dat als de mutualiteit er een vaste dienst van maakt met eigen personeel en een aanbod aan de leden van de mutualiteit (tegen betaling of verzekering in het lidgeld), dit een taxi-dienst is. De heer Jul Van Aperen is het daarmee niet eens omdat hij van oordeel is dat een taxi-dienst voor iedereen en niet enkel voor de eigen leden toegankelijk moet zijn. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer deelt de mening van de heer Bruno Tobback.

De heer Carl Decaluwe stelt voor dat het amendement nr. 14 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) wordt gesubamendeerd door het begrip onkostenvergoeding in te voegen.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat er geen controle mogelijk is.

De minister verklaart dat men de begrippen “niet-lucratief” en “niet-commercieel” samen moet lezen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt het amendement nr. 15 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) dat beoogt in artikel 2, 6° het begrip “loopafstand” i.p.v. de “afstand in vogelvlucht” in te voeren.

Vooraf in buitengebieden stelt het lid vast dat op basis van de ter beschikking gestelde kaarten, vogelvlucht kan oplopen tot het drie- of vierdubbele. In steden zal 500 meter effectief 500 meter zijn, maar in buitengebieden kan dit oplopen tot 2 kilometer. In de praktijk betekent dit dat de basismobiliteit in de praktijk onbestaande zal zijn.

De minister kant zich tegen dit amendement omdat het decreet betaalbaar moet blijven. Met het begrip loopafstand kan men tot zeer eigenaardige situaties komen : wat doet men met de voetpaden, worden die in rekening genomen ? De minister maakt zich bovendien sterk dat indien er met de parameter vogelvlucht onrechtvaardigheden worden gecreëerd, men via het netmanagement kan bijsturen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat de minister de illusie creëert dat er basismobiliteit zal zijn. In theorie is er die, maar in de praktijk zal blijken dat dit niet waar is. Hij klaagt aan dat de minister geen duidelijke informatie geeft over het budgettaire plaatje van dit decreet. Hij verklaart dat hij informatie heeft dat het bedrag van 4,7 miljard frank gebaseerd is op het minimum minimorum : als men het netmanagement iets hoger wil inschakelen, zal er geen budget beschikbaar zijn. Voor West-Vlaanderen zal er op basis van analyse van de cijfers van de minister enerzijds en De Lijn anderzijds al een kloof zitten van meer dan een half miljard frank. De heer Carl Decaluwe herinnert aan zijn vraag en de belofte van de minister om inzicht te geven in de voorziene middelen voor de implementatie van dit decreet.

De heer André Denys verklaart tegenstander te zijn van het amendement van de CVP-fractie.

De heer Robert Voorhamme klaagt aan dat de heer Carl Decaluwe enerzijds aanklaagt dat er té weinig middelen worden uitgetrokken en anderzijds wel zijn amendement handhaaft dat als effect heeft dat de kostprijs sowieso wordt opgedreven.

Een amendement nr. 16 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) beoogt het woord “autonoom” toe te voegen in artikel 2, 7° om te benadrukken dat de VVM een volwaardige partner is.

De minister kant zich tegen dit amendement omdat de Vlaamse Gemeenschap de meerderheid van de aandelen heeft.

– Stemmingen

Het amendement nr. 12 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt na de uitleg van de minister en zijn medewerkers door de indieners ingetrokken.

Het amendement nr. 13 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jos Bex wordt unaniem met 15 stemmen aangenomen.

Het amendement nr. 14 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt door de indieners ingetrokken.

Het amendement nr. 15 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 7 verworpen.

Het amendement nr. 16 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen tegen 4 verworpen.

Het amendement nr. 17 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 7 verworpen.

De amendementen nrs. 1 tot en met 3 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme worden met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Het geamendeerde artikel 2 wordt met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen tegen 4 aangenomen.

Artikel 3

Artikel 3 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING I

Basismobiliteit en netmanagement

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Een amendement nr. 18 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe de titel te wijzigen in “minimumaanbod en netmanagement”.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de term basismobiliteit té eng is. Dat bleek ook uit de hoorzittingen waar werd voorgesteld de term “minimumaanbod” te gebruiken.

Een amendement nr. 19 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in het verlengde van amendement nr. 18.

De heer Johan Malcorps verdedigt de term basismobiliteit omdat het over meer gaat dan een minimumaanbod. Het gaat fundamenteel ook over een basisrecht.

De heer Jan Penris is het eens met de stelling van de heer Johan Malcorps. Hij hoopt dat Agalev dan wel afziet van de kerosinebelasting.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hier de term basimobiliteit enkel wordt gehanteerd in het kader van openbaar vervoer. Basismobiliteit is veel meer dan dat : voetgangers, fietsers, treinverkeer, enz.

De amendementen nrs. 18 en 19 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer worden met 11 stemmen tegen 3 verworpen.

Artikel 4

Een amendement nr. 20 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in het verlengde van de amendementen nrs. 18 en 19.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat het de bedoeling is het begrip “tijdsperiodes” als element in het minimumaanbod decretaal te verankeren.

De heer Bruno Tobback is het eens met een legistische opmerking om ingevolge de aangenomen amendering in artikel 2 waarbij het begrip “grootstedelijk” wordt ingevoegd, ook artikel 4 en volgende te amenderen.

De minister is het eens om ingevolge de amendering in artikel 2 ook hier het begrip “grootstedelijk” in te voegen.

Een amendement nr. 21 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe het begrip “grootstedelijk” in te voegen.

Wat het amendement van de CVP-fractie betreft om tijdsperiodes decretaal te verankeren, verwijst de minister naar artikel 5, § 2.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer herinnert aan haar vraag tijdens de algemene bespreking wat de betekenis is van het minimumaanbod. In artikel 4 van het ontwerp van decreet staat dat het doel een minimumaanbod is. In artikel 5, § 1 wordt de Vlaamse regering belast met de vastlegging van dat minimum en krachtens § 8 moet zij dat doen binnen drie jaar. Artikel 80 daarentegen machtigt de Vlaamse regering om de datum van inwerkingtreding van het decreet te bepalen. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt zich dan ook de vraag als zij al deze artikels samenleest of de Vlaamse regering dit ontwerp van decreet eigenlijk wel nodig heeft omdat ze alles via besluiten kan regelen.

De minister antwoordt dat de Vlaamse regering inderdaad bij besluiten zou kunnen werken. Dat is de filosofie die achter dit decreet zit om het werkbaar te houden.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt de vraag naar de afdwingbaarheid van dit decreet. Met artikel 80 zou men kunnen stellen dat men alles kan laten functioneren zonder dat het decreet in voege treedt.

De minister verklaart dat dezelfde methodiek gehanteerd werd in het Elektriciteitsdecreet.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betwijfelt of dit vanuit legistiek oogpunt een goede wetgevingstechniek is. Zij vindt het geen goede zaak dat men enerzijds opteert voor een kaderdecreet en anderzijds dat dit decreet pas in voege treedt bij besluit. Zij vindt dit een zeer ongezonder principe.

De minister repliceert door te verwijzen naar de opmerking van de Raad van State bij het laatste artikel van het voorontwerp van decreet : “ gezien de verscheidenheid van aangelegenheden die in dit ontwerp worden geregeld, is het wellicht aan te bevelen te bepalen dat de Vlaamse regering de datum van inwerkingtreding bepaalt voor “ieder van de bepalingen van het decreet”, in plaats van voor het decreet in zijn geheel”.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is van oordeel dat de Raad van State hiermee bevestigt wat zij opmerkt.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat dit decreet al twee jaar in voege is : het parlement discussieert erover en de minister past het al toe. Dit is kafaïaans, temeer daar de minister ook nog bepaalt wanneer het decreet in werking treedt. Waarom is er dan nog een decreet nodig ?

Het amendement nr. 20 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 21 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 4 wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Artikel 5

Een amendement nr. 22 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) wordt toegelicht door de heer Carl Decaluwe. De indiener stelt vast dat in het oorspronkelijke artikel de tijdsperiode decretaal wordt vastgelegd. Terwijl voor andere elementen verwezen wordt naar de uitvoeringsbesluiten. De CVP-fractie pleit voor eenvormigheid.

Een amendement nr. 23 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe § 3 van artikel 5 te vervangen. De CVP-fractie begrijpt niet waarom bij het onderscheid in bedieningsfrequentie tussen kleinstedelijke gebieden en buitengebieden plots wordt gesteld dat deze “altijd hoger” moeten zijn, in plaats van “nooit lager”.

Een amendement nr. 24 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in de lijn van amendement nr. 21.

Een amendement nr. 25 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in het verlengde van het amendement nr. 23. De indieners stellen zich de vraag waarom het niet zou kunnen dat op bepaalde lijnen op bepaalde momenten het aanbod in de daluren op hetzelfde niveau wordt gehouden als tijdens de spitsuren. De indiener vraagt waarom de minister gekant is tegen dit amendement.

Er volgt een discussie omtrent de libellering van “altijd hoger” of “nooit lager”.

De heer Robert Voorhamme beweert dat altijd hoger en nooit lager niet hetzelfde zijn. Nooit lager impliceert dat het gelijk kan zijn. Het amendement komt neer op een verzwakking van het decreet.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat het over decretale garanties gaat.

De heer Dirk Holemans is gekant tegen het amendement omdat dit een afzwakking is van het decreet.

De heer Jan Penris is het eens met de redenering van de heer Robert Voorhamme maar begrijpt dan niet de draagwijdte van het amendement nr. 24 dat dezelfde strekking heeft (“altijd hoger” vervangen door “nooit lager”).

De heer Robert Voorhamme repliceert dat deze beide amendementen niet vergelijkbaar zijn. Het amendement van de meerderheid brengt een differentiatie in gebieden (gebiedsomschrijvingen) aan – er kunnen overlappende gebieden zijn – terwijl het amendement van de CVP-fractie een differentiatie in tijd (spits- en daluren) wenst aan te brengen. De spitsuren moeten in de logica van de meer-

derheid altijd een hogere bedieningsfrequentie hebben dan de daluren. Het amendement van de CVP gaat daar tegen in.

De heer Jean Geraerts wijst er op dat in hetzelfde artikel 5, § 3 voor de frequentie van stedelijke gebieden “nooit lager” gebruikt wordt, terwijl voor de bedieningsfrequentie stedelijke gebieden “altijd hoger” dan buitengebieden gehanteerd wordt. In dezelfde omschrijving van gebieden worden dus de beide termen gebruikt.

De heer Carl Decaluwe dringt aan dat deze aangelegenheid ernstig wordt bekeken. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt voor dat er een tweede lezing wordt georganiseerd om dit eens te bekijken.

De heer Robert Voorhamme verwijst naar de originele tekst van het ontwerp waar wordt vermeld dat voor alle onderscheid tussen de gebieden de term “nooit lager” wordt gebruikt, behalve voor het onderscheid tussen kleinstedelijke gebieden en buitengebieden, waar het “altijd hoger” moet zijn. Dit is een bewuste keuze geweest.

De heer Carl Decaluwe concludeert dat deze keuze een discriminatie inhoudt voor de buitengebieden. De heer Robert Voorhamme benadrukt dat dit dé bedoeling was voor de ordening van het openbaar vervoer. Het kan niet de bedoeling zijn gans Vlaanderen op dezelfde manier te bedienen.

De heer Carl Decaluwe vraagt zich af of bepaalde gebieden niet overmatig bediend worden. Hij herinnert aan zijn opmerking dat de buitengebieden té weinig gedetailleerd werden uitgewerkt.

De heer Dirk Holemans waarschuwt dat men in de praktijk moet kijken hoe De Lijn de bediening verzekert.

De heer Jul Van Aperen concludeert dat de minister zijn werk té goed heeft gedaan : té veel gedetailleerd uitgewerkt heeft.

Een amendement nr. 26 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe een toevoeging door te voeren met de bedoeling dat er een maximumwachtijd wordt opgelegd en decretaal wordt verankerd.

Minister Steve Stevaert is gekant tegen het amendement. Hij is van oordeel dat het decreet daarmee niet moet worden verzwagd.

Een amendement nr. 27 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in het verlengde van amendement nr. 17.

Een amendement nr. 28 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in de lijn van amendement nr. 21.

Een amendement nr. 29 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe § 7 te schrappen.

Ook dit amendement ligt in de lijn van het amendement nr. 17.

Een amendement nr. 4 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) dat ertoe strekt in artikel 5, § 7, eerste lid het begrip grootstedelijk in te voegen, ligt in de lijn van de amendementen nrs. 1, 2 en 3.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat dit amendement vraagt de gebieden af te bakenen binnen de drie jaar. Hij suggereert de VLD-fractie contact op te nemen met minister Van Mechelen. Hier zal men decretaal iets opleggen wat niet in het RSV staat, met name “randstedelijke gebieden”. Dit amendement strookt totaal niet met ruimtelijke ordening.

De heer Robert Voorhamme repliceert dat dit betrekking heeft op de mobiliteit.

De heer André Denys verwijst naar de memorie van toelichting bij artikel 5 waar de verhouding met het RSV wordt uiteengezet. Hetzelfde lid verklaart dat de minister van Ruimtelijke Ordening geen bezwaar heeft tegen deze werkwijze. De heer Bruno Tobback benadrukt dat de randstedelijke gebieden die in dit decreet worden afgebakend geen effect hebben op ruimtelijke ordening, louter op mobiliteit.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is van oordeel dat er legistiek in de mate van het mogelijke gelinkt wordt aan het RSV. Waar dit niet mogelijk is, voert de Vlaamse regering een nieuwe indeling in.

Een amendement nr. 30 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe het minimumaanbod binnen de zes maanden vast te leggen. De heer Carl Decaluwe verklaart dat de minister immers nu reeds op het terrein de normen 2 jaar toepast.

Hij wenst duidelijkheid over de motivatie van die termijnen.

De minister repliceert dat deze termijnen met realisme en pragmatisme en de implementatie van het regeerakkoord te maken hebben.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt vast dat door de samenhang met ruimtelijke ordening het heel lang kan duren vooraleer het decreet basismobiliteit zal geïmplementeerd zijn. Het is dus mogelijk dat de implementatie plaatsgrijpt tijdens de volgende legislatuur.

De minister repliceert dat dit zo niet hoeft te zijn. Het hangt af van de vorderingen in het dossier ruimtelijke ordening.

De heer Carl Decaluwe pleit voor een geïntegreerd beleid ruimtelijke ordening – mobiliteit, en concreet voor het uitzetten van een gezamenlijk tijdsplan met de minister van Ruimtelijke Ordening. Hij heeft de indruk dat het tijdsplan onder de nieuwe minister van Ruimtelijke Ordening enorm is uitgerokken.

De minister verklaart dat het lid een vaststelling doet. Minister Van Mechelen wordt geconfronteerd met tal van problemen die hij probeert op te lossen op een correcte manier. Hij verklaart dat de regering de decreten op een correcte manier wenst uit te voeren.

Het amendement nr. 22 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 23 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen tegen 3 verworpen.

Het amendement nr. 24 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

De heer Carl Decaluwe merkt op dat de meerderheid daarnet bij de stemming van amendement nr. 22 hetzelfde heeft weggestemd.

Het amendement nr. 25 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 26 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 27 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 28 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Het amendement nr. 29 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 30 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 4 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 5 wordt met 11 stemmen, bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 6

Een amendement nr. 31 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe paragraaf 1 te vervangen.

Het amendement nr. 31 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt door de indieners ingetrokken.

Een amendement nr. 32 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe paragraaf 2 te schrappen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat het aan de VVM toekomt te bepalen hoe dit minimumaanbod wordt gerealiseerd. Dit moet niet in een decreet bepaald worden. Hij vraagt waarom de minister dit amendement niet steunt : het brengt geen toegevoegde waarde aan en is enkel een verzwaaring van het decreet.

De heer Jan Penris is van oordeel dat dit amendement zelfs beter tegemoet komt aan de geest van het decreet en verwijst naar Nederland waar taxi's worden ingeschakeld om capaciteitsproblemen op te vangen. De Lijn mag dus niet gehypothekeerd worden.

De heer Bruno Tobback verklaart dat het gaat over vaste lijndiensten die ongeacht het vervoermiddel onder de verantwoordelijkheid ressorteren van de VVM en die bij problemen kunnen vervangen worden.

Minister Steve Stevaert is van oordeel dat een schrapping impliceert dat men een verzoek kan krijgen naar "vraagafhankelijk vervoer". Als men de tekst behoudt, kan die vraag niet worden gesteld omdat het duidelijk is dat men met vaste lijndiensten werkt.

De heer Robert Voorhamme verduidelijkt dat deze paragraaf betekent dat als men het minimumaanbod vaststelt tijdens de spitsuren, dit aanbod moet gerealiseerd worden met vaste lijndiensten. Dit schrappen, impliceert dat men in situaties verzeilt die legio zijn in ontwikkelingslanden.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat de afbakening van stedelijke gebieden bezig is en zal leiden tot situaties bv. in Kortrijk dat grote delen van het stedelijk gebied Kortrijk tijdens de spitsuren niet kunnen bediend worden.

De heer Jan Penris vraagt duidelijkheid over het begrip "vaste lijndiensten".

De medewerker van de minister verklaart dat vaste lijndiensten diensten zijn die volgens de dienstregeling automatisch komen, dus geen vraagafhankelijk vervoer. Dat is wat de definitie geregeld vervoer (artikel 2) impliceert. Vast geregeld vervoer is geregeld vervoer waarvoor men niet op voorhand een aanvraag moet doen. De heer Jan Penris repli-

ceert dat hij die definitie niet terugvindt in artikel 2. De medewerker van de minister verwijst naar de Europese regelgeving.

Hij verduidelijkt dat in dit artikel 6 staat dat in de stedelijke gebieden en enkel tijdens de spitsuren er geen vraagafhankelijk vervoer (geen alternatieve vormen) mag gebruikt worden om het aanbod in te vullen. De beide voorwaarden (spitsuren en stedelijke gebieden) moeten gezamenlijk zijn vervuld.

De heer Jan Penris blijft erbij dat het begrip vaste lijndiensten niet duidelijk in dit decreet werd opgenomen. Hij pleit voor een definitie in artikel 2.

De heer André Denys neemt genoeg met de uitleg van de medewerker van de minister omtrent het begrip vaste lijndienst. Hij begrijpt dat dit artikel tezelfdertijd een garantie en een beperking inhoudt : de basismobiliteit in stedelijke gebieden zal tijdens de spitsuren gegarandeerd worden met vaste lijndiensten en de vraagservice zal uitgesloten worden.

Er volgt een discussie tussen de heren Carl Decaluwe, Robert Voorhamme, Jul Van Aperen, Dirk Holemans en de minister omtrent de finaliteit van de beoogde maatregel in paragraaf 2.

De heer Carl Decaluwe stelt de vraag naar de kostenefficiëntie van de voorgestelde oplossing met name verplichting om te werken met vaste lijndiensten. Hij verwijst naar woongebieden – kleine afgelegen woonkernen – in deze stedelijke gebieden waar er quasi geen behoefte is. Is daar vraagafhankelijk vervoer geen betere oplossing ? Hij kant zich tegen een verankering in het decreet en is van oordeel dat dit een taak is van het netmanagement.

De minister kant zich tegen het amendement.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat de optie van de heer Carl Decaluwe een zeer verre gaande politieke keuze inhoudt. Met de voorgestelde schrapping creëert men de mogelijkheid om in de kernstad Gent op een zeer soepele manier proberen het aanbod te voorzien tijdens de spitsuren. Daardoor krijgt men kwaliteitsinboeting. De heer Carl Decaluwe ontkent dat formeel en benadrukt dat een stedelijk gebied niet overal volgebouwd is. Men zal dus vaste lijndiensten organiseren naar residentiële wijken waar geen enkele behoefte is.

De heer Jul Van Aperen nuanceert dat men met gelede voertuigen en kleinere voertuigen kan werken naargelang de behoeften. De capaciteit en de

vaste kosten kunnen dus worden opgevangen met aangepast materiaal.

De heer Dirk Holemans is van oordeel dat zelfs mensen in kleine woonkernen recht hebben op een geregelde dienst. Verschillende leden verwijzen naar voorbeelden in hun regio. Zo verwijst de heer André Denys naar de woonkernen Mendonk – Desteldonk in het Gentse.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar het stedelijk gebied Kortrijk. Hij berekende de kostprijs van busvervoer per rit en per passagier en is van oordeel dat het prijskaartje oploopt tot 4.500 frank per rit per passagier. Hij stelt de kostenefficiëntie van het systeem in vraag en pleit voor alternatieven via taxivervoer. Het lid benadrukt dat deze discussie gevoerd moet worden : dit is geen politieke keuze maar een keuze die uitgaat van een kostenbesparende invalshoek. Als men dezelfde kwaliteit kan bereiken tegen een lagere prijs, pleit het lid daarvoor.

De heer Jan Penris is van oordeel dat een vaste lijndienst niet hetzelfde is als een constant gehouden frequentie van lijndiensten. In sommige deelwijken kunnen kleinere bussen en taxi's worden ingezet. Hij verwijst naar het Nederlandse voorbeeld waar tijdens de spits extrabussen of zelfs taxi's worden ingezet.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer concludeert dat er geen meningsverschil is omtrent het gegeven dat er op vaste spitsuren in stedelijke gebieden "openbaar" vervoer moet voorzien worden. De kernvraag is of het ontwerp van decreet opteert voor de meest efficiënte oplossing. Het amendement van de CVP-fractie betwist niet dat deze dienst moet verzekerd worden via een geregeld vervoer maar laat dit over aan de autonome VVM die dat in functie van de behoeften en de lokale situatie moet organiseren. Dit is een managementkeuze van de VVM.

De minister repliceert dat deze zaak voor hem geen wet is van Meden en Perzen, maar hij begrijpt niet waarom de parlementsleden de oorspronkelijke tekst willen verzwakken. Het vertrekpunt van de minister is eveneens het openbaar vervoer zo goedkoop mogelijk te organiseren, maar hij wenst als doelstelling zeer zeker residentiële wijken te ontsluiten via het openbaar vervoer. Hij benadrukt dat dergelijke wijken mits een mix van maatregelen, uiteindelijk beroep doen op het openbaar vervoer. De minister kant zich tegen een formule waarbij een lijndienst gecombineerd wordt met belbussen.

Minister Steve Stevaert wijst op het onderscheid tussen stads- en streekvervoer. Hij verklaart dat bussen perfect kunnen ingezet worden als lijndienst. Dan stelt zich de discussie over de frequentie van de halteplaatsen. De minister beweert dat niet zozeer een groot aantal stopplaatsen maar eerder overstappen door de passagiers als storend wordt ervaren.

Hij benadrukt dat hij het niet eens is met de stelling dat residentiële wijken niet bereikbaar moeten zijn met openbaar vervoer.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat de essentiële vraag is wie het openbaar vervoer in stedelijke gebieden organiseert tijdens de spitsuren.

De heer Dirk Holemans is van oordeel dat een politieke keuze moet worden gemaakt, geen pragmatische. Hetzelfde lid wenst decretaal te verankeren dat de populatie van de stedelijke gebieden recht heeft op een vaste lijndienst. Dit impliceert dat men op voorhand weet op welk tijdstip en met welke frequentie men een bus kan nemen.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat de heer Carl Decaluwe steeds vertrekt vanuit het ruimtelijk orderingsgegeven en dan pas vanuit het oogpunt van het openbaar vervoer redeneert. Het uitgangspunt is dus in die visie dat het openbaar vervoer iedereen moet trachten te bedienen ongeacht waar hij zich gevestigd heeft.

De fundamentele redenering moet echter zijn dat mobiliteit via openbaar vervoer een structureel element is om de ruimtelijke ordening te oriënteren. Hij pleit voor een goed concept van openbaar vervoer.

Het aanbieden van een dienstverlening – die voorafgaandelijk bekend is – op een vast tijdstip is een aspect van oriëntatie van ruimtelijke ordening. Hij is van oordeel dat de heer Carl Decaluwe pleit voor “vrijheid, blijheid” : laat de mensen maar hun zin doen en de mobiliteit moet maar volgen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betwist dat dit het standpunt van de CVP-fractie is.

De heer Jean Geraerts wijst op het belang van buitengebieden met steden te verbinden. Hij vindt dit meer prioritair dan residentiële wijken te ontsluiten. Hij is van oordeel dat de minister een wantrouwen heeft ten aanzien van De Lijn : dat blijkt uit het gegeven dat hij mordicus deze bepalingen wil inschrijven in dit decreet.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat de CVP-fractie van oordeel is dat men geen mobiliteit kan organiseren die ruimtelijke ordening in goede zin kan beïnvloeden. De CVP-fractie vindt dat een aantal zaken kunnen gebeuren door de openbare instelling die daarvoor werd aangeduid. Als men echter niet op voorhand weet wat de effectiviteit en de efficiëntie is, kan men dit soepeler laten gebeuren door de VVM dan door dit nu decretaal te verankeren.

Een amendement nr. 33 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) dat ertoe strekt in artikel 6, § 2 het begrip grootstedelijk gebied in te voegen, ligt in de lijn van de amendementen nrs. 1, 2 en 3.

Een amendement nr. 5 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) strekt ertoe § 3 te vervangen.

Een amendement nr. 34 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe in § 3 in te schrijven dat de Vlaamse regering het bedrag bepaalt van de vergoeding, dat altijd hoger is dan de kostprijs van een aangetekend schrijven.

De heer Jul Van Aperen verduidelijkt dat de VVM tegelijkertijd niet rechter en partij kan zijn bij het behandelen van klachten omtrent de niet-naleving van de basismobiliteit. Het amendement strekt ertoe dat de klacht ingediend wordt bij de administratie.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij het eens is met de strekking van het amendement van de meerderheidsfracties. Hij verduidelijkt dat zijn amendement ertoe strekt de vergoeding – die nu 3 euro is – op te trekken tot minimaal de kostprijs van een aangetekend schrijven, i.c. 4 euro.

De heer André Denys verklaart dat hij het eens is met dit amendement van de CVP-fractie.

Een amendement nr. 35 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe de §§ 4 en 5 te schrappen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat deze paragrafen betrekking hebben op de principes van

het netmanagement. Een schrapping wordt voorgesteld om het decreet niet onnodig te verzwaren.

De minister is van oordeel dat deze bepalingen (informatievoorziening en infrastructuur) moeten behouden blijven.

Het amendement nr. 35 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 32 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen, bij 2 onthoudingen tegen 3 verworpen.

Het amendement nr. 33 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones wordt met 10 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Het amendement nr. 5 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het amendement nr. 34 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 6 wordt met 10 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

Artikel 7

Een amendement nr. 36 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe § 1 te vervangen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat de term “op de hoogte brengen” die wordt gehanteerd in het ontwerp onvoldoende is. Het minimumaanbod moet gegarandeerd blijven in de regio waar de werkzaamheden bezig zijn.

De heer Jul Van Aperen wenst een verduidelijking : quid als men over een volle afstand van 2 km rioleringswerken doet. Hoe kan men dan het minimumaanbod garanderen ?

De heer Carl Decaluwe verklaart dat er alternatieven moeten worden aangeboden. Op de opmerking van de heer Dirk Holemans dat dat geld kost, repliceert de heer Carl Decaluwe dat dat de prijs is.

Zowel de heren Jul Van Aperen als Jan Penris vinden het amendement niet realistisch. Laatstgenoemde omwille van het element manifestaties die én spontaan en soms massaal kunnen zijn. Hij is het eens met het amendement voor wat het aspect “wegwerkzaamheden” betreft.

Minister Steve Stevaert wijst op enerzijds een informatieplicht, anderzijds is er de doelstelling om het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Hij waarschuwt dat het openbaar vervoer ook niet de openbare werken mag blokkeren.

De heer Carl Decaluwe heeft begrip voor de geformuleerde opmerkingen en pleit voor vraagafhankelijk vervoer om probleemoplossend te werken voor wegwerkzaamheden. Hij is akkoord om het amendement te subamenderen en manifestaties te schrappen.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat tegenwoordig bij grote infrastructuurwerken specifieke inspanningen worden geregeld om openbaar vervoer te voorzien. Hij is van oordeel dat deze gelegenheid niet decretaal moet worden geregeld.

De heer Carl Decaluwe is het daarmee niet eens : hij ziet de logica daarvan niet en verwijst naar de Leiewerken in Kortrijk waar het openbaar vervoer in het honderd loopt.

De heer Robert Voorhamme interpreteert het amendement van de CVP-fractie als zou de wegbeheerder alternatieven moet organiseren. Hij betwijfelt of dit een goede werkwijze is. Dit betekent dat De Lijn niet meer moet instaan voor het openbaar vervoer.

Een subamendement nr. 37 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) op het amendement nr. 36 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer strekt ertoe het begrip manifestaties te schrappen.

Een amendement nr. 38 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Bruno Tobback, Dirk Holemans en Jan Loones (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) dat ertoe strekt in artikel 7, § 2 het begrip

grootstedelijk gebied in te voegen, ligt in de lijn van de amendementen nrs. 1, 2 en 3.

Het subamendement en het amendement nr. 36 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer worden met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

Het amendement nr. 38 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Bruno Tobback, Dirk Holemans en Jan Loones wordt unaniem met 12 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 7 wordt met 7 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 8

Een amendement nr. 6 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) strekt ertoe in artikel 8, tweede lid een zinsnede toe te voegen.

Een amendement nr. 7 voorgesteld door dezelfde indieners (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) strekt ertoe in artikel 8 een derde lid m.b.t. grootstedelijke gebieden toe te voegen.

De heer Dirk Holemans verduidelijkt beide amendementen. Het is belangrijk dat het netmanagement vorm wordt gegeven. Het is niet de bedoeling alles in een decreet in te schrijven maar het lid vindt het wel belangrijk een aantal criteria in het decreet in te schrijven. De heer Dirk Holemans benadrukt dat ook doelstellingen m.b.t. de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen moeten opgenomen worden als criteria.

Het tweede amendement gaat over de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen met een bijzondere functie. Hier moeten een specifiek aantal criteria worden vastgelegd.

De heer Carl Decaluwe vindt het een goede zaak dat het begrip netmanagement nu tenminste wordt gedefinieerd. Het eerste amendement van de meerderheid loopt trouwens gelijk met een gelijkaardig amendement van de CVP-fractie. Het betreft amendement nr. 39 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*).

Het verwondert hem wel dat in het tweede amendement van de meerderheid sprake is van een uitbreiding van de minimale bedieningstijden met minimaal twee uren. De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat deze passus eerder thuishoort in artikel 5 waar sprake is van basismobiliteit dan dit hier in te schrijven bij het netmanagement. Inhoudelijk heeft hetzelfde lid dus geen probleem met dit amendement maar hij is van oordeel dat dit geregeld moet worden in het concept basismobiliteit.

De heer Jean Geraerts is het eens met de visie van de heer Carl Decaluwe dat een aantal zaken die nu door de meerderheid via amendering worden toegevoegd aan artikel 8 eerder thuishoren in andere artikels. Er is een overlapping met artikel 6. Bovendien wordt het decreet op deze manier verzaamd en De Lijn extra belast. Hetzelfde lid pleit voor meer vrijheid voor de VVM.

De heer Robert Voorhamme vindt het eigenaardig dat de oppositie problemen heeft met de garanties die nu extra worden ingebouwd.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat hij inhoudelijk geen probleem heeft maar hij blijft erbij dat dit amendement hier niet thuishoort.

De heer Dirk Holemans betwist dat. In artikel 8 wordt aangegeven op basis van welke criteria netmanagement moet gerealiseerd worden. De passus in verband met grootstedelijke gebieden sluit aan bij vorige amendementen omtrent de grootstedelijke gebieden. Hij concludeert dat dit amendement hier wel op zijn plaats is.

De minister sluit zich aan bij deze visie van de heer Dirk Holemans.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat zij eveneens betwijfelt of de amendering hier wel op zijn plaats is.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar zijn amendement (amendement nr. 35) bij artikel 6 waarbij werd voorgesteld de §§ 4 en 5 te schrappen, juist omdat deze bepalingen een onderdeel zijn van het netmanagement. Het is dit lid volkomen onduidelijk hoe de bepalingen van artikel 6 zich verhouden tot de bepalingen opgenomen bij amendering in artikel 8.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer pleit ervoor dat er een tweede lezing in commissie georganiseerd wordt om de logica en de coherentie van de teksten ernstig onder de loupe te nemen. Dit verzoek wordt ondersteund door de heer Carl De-

caluwe. Voor de heer André Denys moet een tweede lezing zich beperken tot technische opmerkingen.

Een subamendement nr. 40 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) op het amendement nr. 39 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) voegt de term “de maximum-loopafstand tot de haltes” in.

De heer Jan Penris is van oordeel dat de term netmanagement in het ontwerp van decreet moet vervangen worden door de term “netbeheer”. Daartoe dient hij samen met de heer Jean Geraerts amendement nr. 11 (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) in.

Er ontspint zich een discussie omtrent deze taalkundige opmerking.

De heer Jan Loones verklaart dat hij principieel dit amendement kan ondersteunen maar waarschuwt voor begripsverwarring met het Elektriciteitsdecreet waar ook sprake is van “netbeheer”. De heer André Denys opteert voor de term management omdat deze hem actiever klinkt dan beheer.

De Commissie beslist omtrent deze taalkundige opmerking het advies in te winnen van de dienst Taaladvies van het Algemeen Secretariaat.

Het amendement nr. 39 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 6 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Het amendement nr. 7 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Het subamendement nr. 40 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het geamendeerde artikel 8 wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 9

Een amendement nr. 41 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe § 2 te vervangen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de CVP-fractie bewust vanuit het RSV opteert voor 13 vervoersgebieden en derhalve het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel toegevoegd heeft. Bovendien kiest het ontwerp voor het waterscheidingsprincipe : iedere gemeente moet in de visie van de minister kiezen voor een vervoersgebied. Het lid kan vele gemeenten opsommen die op de rand van vervoersgebieden liggen en voor de ene functie afgestemd zijn op een bepaald vervoersgebied en voor een andere functie meer voorbestemd zijn voor een ander vervoersgebied. De formule van de minister met name keuze voor één gebied impliceert dat een randgemeente voor b.v. woon-schoolvervoer in de rand zit. De CVP-fractie wil dit probleem ondervangen door overlappings van vervoersgebieden mogelijk te maken om bepaalde gemeenten niet in de kou te laten staan voor bepaalde vervoersstromen.

Hij verwijst naar het voorbeeld van de gemeente Zulte die voor bepaalde functies wellicht afgestemd zal zijn op het vervoersgebied Kortrijk i.p.v. het vervoersgebied Gent.

De heer André Denys verklaart dat hij wel wat voelt voor dit amendement, ook al omdat de gemeenten betrokken worden bij het opstellen van het netmanagement voor hun vervoersgebied. Ook de suggestie om een dertiende vervoersgebied (Vlaams stedelijk gebied rond Brussel) te voorzien, vindt dit lid redelijk.

De heer Robert Voorhamme stelt wel een wezenlijk onderscheid vast tussen wat oorspronkelijk in artikel 9 werd beoogd en de voorgestelde amendering. Artikel 9 handelt over gemeenten en delen van gemeenten terwijl het amendement enkel betrekking heeft op gemeenten. Een deel van de problematiek die de heer Carl Decaluwe aanhaalt, kan worden ondervangen door niet enkel de entiteit gemeente te hanteren.

Hetzelfde lid verklaart dat hij wel voorstander is om de gemeenten te betrekken bij het netmanagement.

De heer Carl Decaluwe is het eens met de opmerking van de heer Robert Voorhamme en stelt voor zijn amendement te verfijnen in die zin.

Minister Steve Stevaert is het eens met de redenering van de heer Robert Voorhamme en stelt voor een gezamenlijk amendement in te dienen om de geformuleerde bekommernissen op te vangen.

M.b.t. het stedelijk gebied rond Brussel, is de minister van oordeel dat dit opgevangen wordt via het begrip “randstedelijk gebied” want de kern met name Brussel behoort niet tot onze bevoegdheid.

De heer Carl Decaluwe pleit ervoor om toch een specifiek Vlaams stedelijk gebied rond Brussel – in banaaenvorm – te weerhouden omdat het Pajottenland niets te maken heeft met het vervoersgebied Leuven.

De medewerker van de minister herinnert eraan dat tijdens de discussie over het RSV er aanvankelijk sprake was van een grootstedelijk gebied Brussel. Daar was toen verzet tegen omdat Vlaamse gemeenten zoals Dilbeek tot dit grootstedelijk gebied werden gerekend ; er werd toen gekozen voor het stedelijk gebied rond Brussel.

In dit decreet wordt geopteerd voor vervoersgebieden waarvan de gemeenten een samenhangend geheel vormen. De banaan rond Brussel vormt geen samenhangend geheel : sommige delen zijn eerder gericht naar het vervoersgebied Mechelen, andere naar Halle en nog andere naar Leuven.

De heer Carl Decaluwe wijst op de verwarring die gecreëerd wordt in de memorie van toelichting waar sprake is van 13 gebieden terwijl in het ontwerp er maar 12 worden opgesomd. Hij pleit voor een specifieke oplossing.

De minister is het eens om te opteren voor een specifiek Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Er volgt een uitgebreide discussie over de juiste woordkeuze en de finaliteit van het amendement : overlappende vervoersgebieden of niet, gemeenten of delen van de gemeenten ? De minister verklaart dat de gemeenten in hoofddorde volgens het waterscheidingsprincipe een keuze moeten maken voor één vervoersgebied. Naar de praktijk betekent dit niet dat er geen verbindingen mogelijk zijn naar andere vervoersgebieden : via het netmanagement kan daaraan tegemoet gekomen worden. Gemeenten behoren tot één vervoersgebied maar de lijnen zijn grensoverschrijdend.

Uiteindelijk wordt er na bespreking in de commissie een nieuw amendement (amendement nr.42 (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*)) ingediend dat het amendement nr. 41 voorgesteld door de

heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vervangt.

Het amendement nr. 41 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 42 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 9 wordt unaniem met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 10

Een amendement nr. 43 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe § 1 te vervangen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij dit amendement intrekt in het kader van de opbouw van vorige amendementen die werden verworpen.

Het artikel 10 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 11

Een amendement nr. 44 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe artikel 11 te vervangen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat dit amendement wenst te verduidelijken dat netmanagement een permanent proces moet zijn.

De minister repliceert dat hij tegen dit amendement gekant is : hij vindt het amendement overbodig.

De heer André Denys verklaart dat hij voorstander is van het behoud van de oorspronkelijke tekst omdat deze duidelijk genoeg is.

Het amendement nr. 44 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 7 stemmen bij 3 onthoudingen tegen 3 verworpen.

Het artikel 11 wordt met 10 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikelen 12 tot en met 13

Artikelen 12 en 13 worden zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 14

Een amendement nr. 8 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) strekt ertoe inhoudelijk het artikel 14 uit te breiden.

De heer Jul Van Aperen licht toe dat het de bedoeling is in het decreet op te nemen wat er minimaal in het rapport dat de VVM jaarlijks moet neerleggen, moet opgenomen worden. De bedoeling is ook dat het parlement dit rapport opvolgt.

De minister verklaart dat hij geen bezwaar heeft tegen dit amendement.

Het amendement nr. 8 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme, waardoor het artikel 14 wordt vervangen, wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 15

De heer Jan Penris vraagt dat de dienst Taaladvies onderzoekt of het niet wenselijk is het begrip “exploitatie” te vervangen door het begrip “uitbating”.

De minister repliceert dat dit niet hetzelfde is.

De Commissie beslist het advies van de dienst Taaladvies in te winnen.

Artikel 15 wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 16

Een amendement nr. 9 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) strekt ertoe een vierde lid toe te voegen aan artikel 16.

De heer Jul Van Aperen verklaart dat er in het regeerakkoord vermeld staat dat er een evenwicht zou worden gezocht in de exploitatie van de uitvoering van De Lijn. Hij is voorstander dat er inderdaad inbreng is van de privésector. Het zal de Vlaamse regering zijn die het percentage moet vaststellen.

De heer Jan Penris repliceert waarom niet het Vlaams Parlement die bevoegdheid krijgt toegeschoven.

De heer Jul Van Aperen verwijst naar het regeerakkoord waar gestipuleerd is dat de regering dit doet. De heer Robert Voorhamme vult aan dat dit de normale gang van zaken is. Het is niet gebruikelijk dat het parlement dit percentage vastlegt; het parlement controleert de regering. Ook de heer André Denys is van oordeel dat dit een taak is van de uitvoerende macht.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat het parlement dan wel met het oog op de controle permanent een inzicht moet krijgen van alle cijfers. Hij stelt vast dat dit tot op heden niet evident is.

Het amendement nr. 9 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 16 wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Artikel 17

Een amendement nr. 45 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe de termijn in artikel 17, § 3 terug te brengen tot 2 maanden.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat in het kader van de ruimtelijke ordening men een vergunning na 60 dagen kan krijgen. Hetzelfde lid benadrukt dat de sector zelf vragende partij is om de termijn in te korten.

Minister Steve Stevaert antwoordt dat deze vergunning niet vergelijkbaar is met een bouwvergunning. Naburige Europese lidstaten moeten gecontacteerd worden wat maakt dat zelfs 4 maanden bijzonder snel is.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat de Europese termijnen 4 maanden bedragen.

Een amendement nr. 46 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe artikel 17 § 4, 3° te wijzigen door de term “nationaal” te schrappen.

De heer Jul Van Aperen verklaart dat de sector vragende partij is. Het is de logica zelf : vanaf het ogenblik dat het gaat over grensoverschrijdend geregeld vervoer is het internationaal. Als men een internationale vergunning heeft, heeft men sowieso ook een nationale vergunning.

Minister Steve Stevaert beaamt dat de uitleg van de heer Jul Van Aperen inhoudelijk juist is. Maar er stelt zich een probleem i.v.m. federale bepalingen. De vraag stelt zich of men juridisch geen rekening moet houden met deze federale bepalingen.

De medewerker van de minister verduidelijkt dat er federale wetgeving bestaat die bepaalt op welke wijze men tot het beroep kan toegelaten worden. Artikel 17, § 4, 3° zegt dat als men een internationale vergunning aanvraagt, men ook moet voldoen aan de federale wetgeving – het Vlaamse Gewest is niet bevoegd. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer oppert of men niet creatief kan zijn en de federale wetgeving kan wijzigen.

De heer Jul Van Aperen blijft erbij dat als men voldoet aan internationale voorwaarden, men automatisch ook voldoet aan de federale (nationale) voorwaarden.

Minister Steve Stevaert pleit ervoor om deze bepaling toch uit veiligheidsoverwegingen niet te amenderen.

Het amendement nr. 45 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen tegen 6 verworpen.

Het amendement nr. 46 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 7 stemmen, bij 1 onthouding tegen 6 verworpen.

Het artikel 17 wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 18

De heer Jul Van Aperen wenst verduidelijking omtrent het gehanteerde begrip “colli”.

De medewerker van de minister verklaart dat in de huidige wetgeving colli in een uitvoeringsbesluit geregeld is. Er is een maximum van 25 kilogram, maar dit besluit legt ook een bepaald volume vast. Het is de bedoeling deze zaken in een uitvoeringsbesluit te regelen.

De Commissie beslist over de term “colli” het advies van de dienst Taaladvies in te winnen.

Het artikel 18 wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK III

De bijzondere vormen van geregeld vervoer

AFDELING I

Exploitatie

Artikel 19

Een amendement nr. 47 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ligt in het verlengde van amendement nr. 46.

Het amendement nr. 47 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 7 stemmen, bij 1 onthouding tegen 6 verworpen.

Het artikel 19 wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Artikel 20

Artikel 20 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 2

Statistieken

Artikel 21

Artikel 21 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK IV

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

Artikelen 22 tot en met 24

Artikelen 22, 23 en 24 worden zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

De heer Jan Penris verklaart dat zijn fractie zich de artikelen van dit hoofdstuk zal onthouden. Zijn fractie heeft geen fundamentele politieke bezwaren maar wel technische opmerkingen die nog samen met de sector worden bekeken.

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikelen 25 tot en met 26

Artikelen 25 en 26 worden zonder opmerkingen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 27

De heer Bart De Smet vraagt naar een definitie van het gehanteerde begrip “openbaar nut van de dienst”.

Minister Steve Stevaert verklaart dat dit artikel stelt dat een vergunning alleen maar kan afgegeven

worden om die reden van openbaar nut van de dienst. M.b.t. de notie openbaar nut wordt gesteld dat het bevoegde college bij afgifte van de vergunning rekening dient te houden met het maximum aantal voertuigen dat in de betrokken gemeente kan ingezet worden.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de aangehaalde problematiek (bij artikel 2) van de reisbureaus hieronder ressorteert. Wat is het openbaar nut van die reisbureaus als men 's nachts vervoerd wordt naar de luchthaven ?

De medewerker van de minister verduidelijkt dat dit artikel in zeer nauw overleg met de sector werd opgemaakt. De minister wil vermijden dat er een massaal aantal vergunningen wordt afgeleverd met als resultaat dat de markt te klein is voor het aantal spelers op de markt. Er moet dus een zekere rentabiliteit zijn maar ook een zeker nut. Het college zal daarover beslissen, niet het Vlaamse Gewest.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar het pleidooi van de heer Ludwig Caluwé om te komen tot een zekere opsplitsing omdat bij de bespreking van artikel 2 dermate veel voorbeelden werden gegeven die ressorteren onder taxidiensten. Nu blijkt uit deze definitie – openbaar nut van de dienst – dat een probleem te zijn voor een aantal gegeven voorbeelden. Voor reisbureaus ontbreekt de notie openbaar nut.

De medewerker van de minister verklaart dat er inderdaad verschillende vergunningen met verschillende doelstellingen zullen aangevraagd worden : reisbureaus en taxibedrijven. Reisbureaus die een vergunning aanvragen voor vervoer van en naar de luchthaven zijn niet noodzakelijk concurrentieel met taxibedrijven in de betrokken gemeente.

De heer Carl Decaluwe waarschuwt voor een situatie waarbij de ene gemeente wel vergunningen uitreikt en de andere niet. Het basisprincipe van afgifte van vergunningen stoelt op de notie “openbaar nut”.

De medewerker van de minister verklaart dat de regering wel via een uitvoeringsbesluit bepaalde regels zal vastleggen.

De heer André Denys vindt de opmerking van de heer Carl Decaluwe terecht. Artikel 26 bepaalt dat de Vlaamse regering de regels vastlegt en stipuleert in § 5 dat het bevoegde schepencollege het aantal voertuigen vermeldt. Het lid ziet de meerwaarde van artikel 27 niet in.

De heer Jacky Maes interpreteert dat b.v. een gemeente beslist 10 vergunningen af te leveren voor een gewone taxidienst maar een elfde vergunning slechts kan afleveren aan een autocarbedrijf om vervoer naar de luchthaven te organiseren omdat er een hiaat is in het kader van het openbaar nut.

De heer Jan Loones stelt vast dat een exploitant slechts één vergunning kan krijgen. Die vergunning kan slaan op verschillende voertuigen. De beoordeling van het openbaar nut door de gemeente kan van belang zijn. Aan de kust heeft men exploitanten die het ganse jaar door de dienstverlening willen waarborgen : in bepaalde periodes is dat verre van rendabel maar dat wordt gecompenseerd in de andere periodes. Ieder jaar zijn er taxibedrijven die pogen in het hoogseizoen een vergunning te krijgen voor de zomermaanden. Men moet de gemeenten inderdaad toelaten om die vergunningen te weigeren in het kader van het openbaar nut.

Minister Steve Stevaert is voorstander om de gemeenten een sturend instrument aan te bieden om regulerend op te treden. Hij vergelijkt met de bestaande regeling van de markten. Maar de minister waarschuwt eveneens voor een té protectionistische aanpak van de gemeenten. Openbaar nut mag niet verengd worden tot b.v. het toekennen van één vergunning aan één bedrijf.

De heer André Denys ziet voldoende waarborgen in de libellering van artikel 26. Artikel 27 legt bijkomende voorwaarden op die aanleiding kunnen geven tot protectionisme. Het sturingsmechanisme zit volgens hetzelfde lid voldoende in artikel 26.

De heer Jacky Maes is het hiermee niet eens : artikel 26 laat toe dat 20 of meer taxidiensten kunnen opereren terwijl artikel 27 het openbaar nut als instrument aanreikt aan de gemeenten. Het schepencollege kan bepalen dat 5 taxidiensten voldoende is voor die betrokken gemeente.

Hij toont zich een voorstander van een sturend instrument voor de gemeentebesturen om cowboytoestanden in de zomer aan de kust aan te pakken.

De heer André Denys is het daarmee eens, maar het lijkt dit lid voldoende om in artikel 26 in te schrijven dat deze taxidiensten het volledige jaar operationeel moeten zijn om toestanden zoals door de heer Jan Loones geschetst, tegen te gaan. Maar hij is gekant dat de gemeente zelf een maximum aantal zou bepalen. Hij vreest dat artikel 27 daarvoor de poort opent.

De heer Carl Decaluwe verwijst opnieuw naar de bespreking van artikel 2 en de talrijk opgesomde voorbeelden die zouden een oplossing krijgen via taxidiensten. Hij is van oordeel dat de notie openbaar nut van de dienst geen degelijke oplossing biedt.

De heer Jul Van Aperen is het eens met de redenering van de heer André Denys. De gemeente kan in zijn voorwaarden bepalen wat nodig is om op het grondgebied te opereren. Hetzelfde lid vraagt naar de beroepsmogelijkheden als het college weigert een vergunning af te leveren.

De minister verduidelijkt dat het inschrijven van een beroepsmogelijkheid in artikel 37, § 2 wellicht tegemoetkomt aan de bezwaren geopperd door de heer André Denys.

De heer André Denys blijft erbij dat artikel 27 een uiting is van corporatisme, een soort van vestigingswet waartegen hij zich kant.

Een amendement nr. 48 voorgesteld door de heer André Denys (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe artikel 27 te schrappen.

De heer Robert Voorhamme kan zich akkoord verklaren met dit amendement.

Het amendement nr. 48 voorgesteld door de heer André Denys wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikelen 28 tot en met 29

Artikelen 28 en 29 worden zonder opmerkingen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 30

De heer Jul Van Aperen vraagt verduidelijking omtrent § 3 waar wordt gesteld dat een rechtspersoon zijn vergunning kan verdelen onder de personeelsleden. Hij vraagt of dit juridisch kan.

De heer Jan Penris verklaart dat sommige taxibedrijven een aandeelhoudersstructuur kennen waarbij elke chauffeur een medevennoot is van de firma.

Het artikel 30 wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 31

Een amendement nr. 49 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe de duur van de vergunning op tien jaar te brengen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat de ervaring in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leert dat daar de duurtijd terug zal worden opgetrokken naar 10 jaar. Dat is ook een vraag van de sector zelf.

De minister repliceert dat hij zich gedeeltelijk geïnspireerd heeft naar de sector en dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de duurtijd van de vergunning nog niet opgetrokken is naar 10 jaar.

Het amendement nr. 49 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen bij 3 onthoudingen tegen 3 verworpen.

Het artikel 31 wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Artikel 32

Artikel 32 wordt zonder opmerkingen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 33

De heer André Denys is van oordeel dat dit artikel ingevolge de schrapping van artikel 27 verval.

De heer Jan Loones en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer zijn van oordeel dat artikel 33 verwijst naar artikel 26 § 5.

Artikel 33 wordt met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 34

Artikel 34 wordt zonder opmerkingen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 35

Artikel 35 wordt zonder opmerkingen unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 36

De heer André Denys vraagt zich af of de prijs van een vergunning decretaal – zelfs in een kaderdecreet – moet vastgelegd worden.

Minister Steve Stevaert repliceert dat belastingen inderdaad met een decreet moeten vastgelegd worden.

De heer Jul Van Aperen oppert of dit niet kon geregeld worden via een retributie i.p.v. met een belasting. In de transportsector spreekt men altijd over retributies, niet over belastingen.

De minister verwijst naar het advies van de Raad van State waaruit blijkt dat het om een belasting gaat, niet om een retributie omdat de heffing niet in een redelijk verband staat tot de waarde van een dienst¹.

Artikel 36 wordt met 8 stemmen bij 6 onthoudingen aangenomen.

Artikel 37

Een amendement nr. 50 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe het laatste lid van § 2 te schrappen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat 'geen beslissing nemen' een daad is van onbehoorlijk bestuur en niet aanvaard kan worden. Hij stelt daarom voor dit lid te schrappen.

De minister is akkoord dat bij stilzitten van het bestuur, het beroep ingewilligd wordt.

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2000 – 2001 nr. 435/1, pag. 156

Er stelt zich wel een probleem omtrent welke vergunning wordt afgeleverd en onder welke voorwaarden : fysiek heeft de aanvrager immers niets in handen. De minister is het wel eens dat de Bestendige Deputatie moet gedwongen worden een vergunning af te leveren.

Er ontspint zich een discussie wat er gebeurt indien de Bestendige Deputatie geen uitspraak doet. In dat geval kan de aanvrager naar de rechtbank waar hij een vordering kan inleiden op basis van artikel 1382 BW. De vraag stelt zich of dit zich in de praktijk veel zal voordoen.

De medewerker van de minister verklaart dat in de milieuvergunningsector bij eerste aanleg stilzitten een weigering impliceert, maar bij de ultieme instantie is het omgekeerd omdat daar de filosofie wordt gehuldigd dat de burger niet het slachtoffer mag zijn van een stilzittende overheid. Maar bij bouwvergunningen is het zo dat indien de aanvrager een aangetekend schrijven stuurt, de beslissende instantie binnen een bepaalde termijn een beslissing moet treffen zoniet is het beroep ingewilligd. Hij suggereert eventueel hier een zelfde procedure in te schrijven.

Uiteindelijk wordt er een amendement nr. 51 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jan Loones (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) dat voorziet in een procedure van aanmaning van de Bestendige Deputatie.

Het amendement nr. 50 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 51 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jan Loones wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 37 wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 38

Artikel 38 wordt zonder opmerkingen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

Artikel 39

Een amendement nr. 52 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe het artikel te vervangen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de basismobiliteit nogal eng wordt ingevuld. Hij vraagt aandacht voor de schakelfunctie : het is wenselijk dat de taxibedrijven ook betrokken worden bij het overleg. Verwittigen is geen echt overleg.

De minister verklaart dat hij dezelfde doelstelling nastreeft. Hij betwijfelt of deze amendering een echte verbetering van de tekst inhoudt. De minister heeft geen bezwaar tegen dit amendement.

Het amendement nr. 52 dat artikel 39 vervangt, wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 40

Artikel 40 wordt zonder opmerkingen unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Een amendement nr. 53 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe een artikel 40bis in te voegen.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat de collectieve taxi's enkel worden gedefinieerd zonder verdere bepaling wat hiervan de doelstellingen zijn. Hij wenst collectieve taxi's in te schakelen als vervoersmodus. De Vlaamse regering moet een aantal voorwaarden bepalen.

De minister antwoordt dat dit eigenlijk tot het lastenboek van De Lijn behoort en hier niet op zijn plaats is.

De medewerker van de minister verklaart dat het decreet collectieve taxi's gecreëerd heeft wat de mogelijkheid biedt ervan gebruik te maken. Als De Lijn voor een bepaald gebied opteert een dienst als collectieve taxi aan te bieden, moet dit ingeschreven worden in het lastenboek van De Lijn.

Het amendement nr. 53 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

HOOFDSTUK VI

De diensten voor het verhuren van voertuigen
met bestuurder

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 41

Artikel 41 wordt zonder opmerkingen unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 42

Een amendement nr. 54 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe het begrip taximeter in te brengen in dit artikel.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat tijdens de hoorzitting de sector zelf aandrang om de specificiteit van de taximeter in te brengen in het decreet zodat elke discussie over taxi uitgesloten wordt.

Minister Steve Stevaert verklaart dat deze discussie kan geregeld worden via een uitvoeringsbesluit, niet in dit decreet.

De heer Carl Decaluwe neemt genoegen met de verklaring van de minister dat dit zal geregeld worden via een uitvoeringsbesluit. Na deze verklaring is hij bereid het amendement in te trekken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vindt het zeer belangrijk dat de taximeter bepaald wordt.

De heer André Denys wenst verduidelijking over de inhoud en de draagwijdte van artikel 42 : gaat het over taxi's ?

De medewerker van de minister verduidelijkt dat dit artikel betrekking heeft op het verhuren van voertuigen met bestuurder. De Vlaamse regering legt een aantal beginselen vast. Er is een grijze zone tussen de taxi en het verhuren van voertuigen met bestuurder. Daar zit een oneerlijke concurrentie en het is de bedoeling met dit decreet beide vormen zo duidelijk mogelijk af te scheiden en de cowboytoestanden weg te werken. Beide vormen (taxi's en limousines) zijn vragende partij.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is van oordeel dat onder limousine ook privévervoer met chauffeur van en naar de luchthaven tegen een vastgestelde prijs ressorteert. Maar er is geen meter en de gebruiker heeft geen enkele garantie over de prijs tenzij hij vooraf werd onderhandeld.

De heer Ludwig Caluwé herinnert aan de bespreking bij artikel 2 omtrent de taxi's en de restcategorie. Hij vraagt of alles wat niet valt onder taxi's wel begrepen zit onder deze restcategorie.

De medewerker van de minister verwijst naar de libellerings van artikel 42 waar duidelijk wordt gesteld dat er op voorhand een contract is tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer om bepaalde luxueuze voertuigen in te zetten voor een bepaalde groep.

De heer André Denys vraagt of dit moet gereguleerd worden via een procedure bij de gemeente.

De minister repliceert dat dit moet omdat men nu zonder regulering geconfronteerd wordt met verkapte taxi's. In Brussel stelt zich een concreet probleem met het vervoer van Europarlementsleden, waarvan de sector beweert dat het om een vorm van oneerlijke concurrentie gaat.

Het amendement nr. 54 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het artikel 14 wordt unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikelen 43 tot en met 44

Artikelen 43 en 44 worden zonder opmerkingen unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 45

De heer Jul Van Aperen wenst verduidelijking wat er gebeurt als een privépersoon – die een vergunning heeft – zich omvormt tot een vennootschap. Hij verklaart dat in de transportsector het legio is als de vergunning wordt overgedragen naar de vennootschap, de vroegere eigenaar (de privépersoon) er persoonlijk afstand van doet.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer merkt op dat voor taxi's onder welbepaalde voorwaarden de

vergunning wel overdraagbaar is, hier niet. Zij begrijpt dit onderscheid niet.

De medewerker van de minister verklaart dat het aantal taxi's in het verleden beperkt was, in functie van het openbaar nut van de dienst. Die beperking maakte een systeem van overdrachten noodzakelijk. Voor de verhuurdiensten gold die regeling niet, omdat hij die als natuurlijke persoon stopte, zonder probleem als hij als rechtspersoon startte een vergunning kon aanvragen. Omdat er geen beperking was, kreeg men een vergunning.

De heer Jul Van Aperen pleit voor het systeem dat in voege is in de transportsector.

De minister verklaart dat het zijn bekommernis is met dit artikel de handel in vergunningen tegen te gaan.

Er ontspint zich een discussie over de libellering van dit artikel.

De minister stelt voor om “onoverdraagbaar” te schrappen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer pleit ervoor dit artikel in zijn geheel te schrappen.

De heer Jan Penris verwijst naar artikel 42 en is van oordeel dat een vergunning niet zomaar kan overgedragen worden. De vergunning is persoonlijk wat impliceert dat ze niet zomaar kan worden overgedragen.

De heer Jan Loones is van oordeel dat een vergunning altijd persoonsgebonden is.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer meent dat op basis van artikel 43, § 1 artikel 45 overbodig is.

De heer Robert Voorhamme is voor het behoud van het artikel omdat nergens anders wordt vermeld of de vergunning al dan niet overdraagbaar is.

Uiteindelijk handhaaft de minister de oorspronkelijke tekst van het artikel 45.

Artikel 45 wordt met 13 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikelen 46 tot en met 48

De artikelen 46, 47 en 48 worden zonder opmerkingen unaniem met 14 stemmen aangenomen.

Artikel 49

De amendementen nrs. 55 en 57 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekken ertoe de bedragen in dit artikel sterk te verminderen. Terwijl amendementen nrs. 56 en 58 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Paul Van Grembergen (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) ertoe strekken de bedragen minder sterk te verminderen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat deze amendementen geïnspireerd werden door de hoorzittingen : de beroepsfederatie vindt deze bedragen bijzonder hoog.

De heer Jul Van Aperen stelt dat de meerderheidsfracties gekozen hebben voor de gulden middenweg met name 250 euro.

De amendementen nrs. 55 en 57 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer worden met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

De amendementen nrs. 56 en 58 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Paul Van Grembergen worden met 13 stemmen aangenomen.

Het artikel 49 wordt met 10 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

Artikel 50

Een amendement nr. 59 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe het laatste lid van § 2 te schrappen. Het amendement is identiek aan het amendement nr. 50 van dezelfde indieners.

De commissie beslist dezelfde werkwijze te hantieren als bij de behandeling van artikel 37.

Een amendement nr. 60 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jan Loones (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) is identiek aan het amendement nr. 51 van dezelfde indieners.

Het amendement nr. 59 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt ingetrokken.

Het amendement nr. 60 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Jul Van Aperen, Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jan Loones wordt met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 50 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 51

Het artikel 51 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 52

Het artikel 52 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK VII

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

AFDELING 1

Oprichting

Artikel 53

De heer Carl Decaluwe vraagt rekening te houden met de goedgekeurde resolutie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen c.s. betreffende het gebruik van afkortingen en letterwoorden voor officiële en

semi-officiële benamingen (*Parl. St.* VI. Parl. 1999-2000 nr. 396).

Het artikel 53 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 2

Samenstelling van de MORA

Artikel 54

Een amendement nr. 61 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe de samenstelling van de MORA zo ruim mogelijk te maken.

De heer Carl Decaluwe licht het amendement toe : het ledenaantal wordt opgetrokken tot 18, de leden-deskundigen tot 11. Daarnaast worden de leden-deskundigen stemgerechtigd. Voor de plaatsvervangers werd een regeling uitgedokterd vergelijkbaar met de bestaande regeling in de MINA-Raad.

De minister is gekant tegen het verlenen van stemrecht aan de deskundigen.

De heer Carl Decaluwe heeft geen probleem om geen stemrecht te verlenen aan de deskundigen en wil zijn amendement in die zin aanpassen.

Na bespreking wordt het amendement verijnd : zeventien leden i.p.v. achttien en de schrapping van de leden-deskundigen als stemgerechtigd.

Een amendement nr. 62 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) is een technisch amendement i.v.m. de benaming van de taxifederatie.

De minister is het eens met dit amendement.

Een amendement nr. 63 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) strekt ertoe ook de autobus- en autocarondernemers te betrekken bij de MORA.

De minister is het eens met dit amendement.

Een amendement nr. 64 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe dat onder de negen leden die toegevoegd worden een voldoende spreiding is van de verschillende vervoersmodi.

De minister is het eens met dit amendement. De heer Jan Loones wijst op de betrokkenheid van de motorrijders (MAG) : de vertegenwoordigers volgen deze problematiek aandachtig.

Een amendement nr. 65 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe de vertegenwoordigers van de SERV te verfijnen.

De werknemersorganisaties moeten rechtstreeks vertegenwoordigd zijn, zeker in het licht van het woon- werkverkeer. De indieners verwijzen naar de formule die werd gehuldigd bij het Havendecreet waar de sociale partners betrokken worden.

De minister repliceert dat de MORA hiërarchisch onder de SERV ressorteert waar reeds werkgevers en werknemers in zetelen. De SERV zal rekening houden met de gevoeligheden in de vertegenwoordiging.

De heer Jan Loones is het eens met de visie van de minister omtrent de werknemersvertegenwoordiging.

De heer André Denys verklaart dat hij het niet eens is met dit amendement omdat een SERV-standpunt iets anders is dan een vakbondsstandpunt. Hij steunt de minister.

Het amendement nr. 62 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het amendement nr. 63 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het amendement nr. 64 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Amendement nrs. 65 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivi-

na Demeester-De Meyer wordt met 8 stemmen bij 2 onthoudingen tegen 3 verworpen.

Amendement nr. 61 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is zonder voorwerp en wordt ingetrokken.

Het geamendeerde artikel 54 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 55

De heer André Denys vraagt waarom het Vlaams Parlement enkel advies aan de MORA kan vragen over voorstellen van decreet. Hij is van oordeel dat ook andere opdrachten aan de SERV kunnen gegeven worden.

De minister is niet gekant tegen het voorstel van de heer André Denys dat er toe strekt dat het Vlaams Parlement advies kan vragen over andere zaken dan voorstellen van decreet.

Een amendement in die zin (nr. 66 – *Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) wordt door de heer André Denys ingediend.

Het amendement wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 55 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikelen 56 tot en met 57

Artikelen 56 en 57 worden zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 4

Werking van de MORA

Artikelen 58 tot en met 60

Artikelen 58, 59 en 60 worden zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 5

Werkingsmiddelen

Artikel 61

Artikel 61 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 62

De heer Carl Decaluwe merkt op dat er noch presentiegelden, noch reiskosten worden uitgekeerd. Hij vindt dat de onkosten toch moeten vergoed worden.

Minister Steve Stevaert verwijst naar de memorie van toelichting. De SERV zelf heeft deze gelden afgeschaft. Hij verklaart dat minister Sauwens bezig is met het opstellen van een inventaris m.b.t. de presentiegelden.

De commissie beslist voorlopig dit artikel te schrappen. Er wordt door de heer Jul Van Aperen een amendement in die zin (nr. 67 – *Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) ingediend.

Het amendement tot schrapping van dit artikel wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 63

Artikel 63 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

Artikel 64

Artikel 64 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 65

De heer Bart De Smet merkt op dat er sprake is van politie en rijkswacht. Deze instanties werden vervangen door de lokale en federale politie. In die zin wordt een amendement (nr. 68 – *Parl. St.* VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4) neergelegd door de heer Bart De Smet.

Het amendement wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 65 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 66

De Commissie beslist bij wijze van technische correctie de verwijzing naar artikel 66 te wijzigen in artikel 65.

Het artikel 66 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 67

Het artikel 67 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikelen 68 tot en met 70

Artikelen 68, 69 en 70 worden zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

Artikel 71

Het artikel 71 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 72

Een amendement nr. 69 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/4*) strekt ertoe paragraaf 1 te vervangen.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat in dit decreet een aantal afbakeningen gebeuren.

In artikel 72 worden bij overgangsbepaling een aantal gebieden afgebakend.

In artikel 5, § 7 eerste lid wordt een tweede maal een afbakening gemaakt.

In datzelfde artikel § 7, tweede lid wordt een derde afbakening voorgesteld krachtens het decreet ruimtelijke ordening. Naar transparantie is dit voor de burger verre van duidelijk.

De medewerker van de minister verklaart dat de minister van Ruimtelijke Ordening nog enige tijd nodig heeft om de gebieden af te bakenen. Om dit decreet operationeel te maken, wordt er gewerkt met een voorlopige afbakening. Maar de definitieve afbakening is een zaak van de minister van Ruimtelijke Ordening : op dat ogenblik vervalt de voorlopige afbakening.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat deze werkwijze verregaande implicaties heeft. Naargelang de soort afbakening, heeft dit invloed op de dienstregeling, de frequenties, de afstanden, enz.

De medewerker van de minister verklaart dat de regering zich deze bedenking ook gemaakt heeft. Voor gemeenten die thans onder een bepaalde categorie zouden geplaatst worden, wordt voor gans de gemeente de maximale vogelvluchtafstand gehanteerd. Een halte die nu geplaatst wordt, blijft sowieso. De netstructuur blijft intact. Het enige wat in de toekomst kan gebeuren, is dat de frequentie kan verbeteren. Men kan gaan in de richting van verbetering. Op dit ogenblik worden minimaal als stedelijk gebied weerhouden, deze gebieden die door het NIS als stedelijk gebied zijn afgebakend : die zijn wel aan de kleine kant.

De heer Carl Decaluwe vraagt wie bepaalt welk stedelijk gebied in volgorde wordt afgebakend. Deze werkwijze heeft zijn invloed op dit decreet omdat vandaag nog geen enkel stedelijk gebied cf. de regeling ruimtelijke ordening is afgebakend. Terwijl hier in dit decreet wel nominatief een afbakening gebeurt. De afbakening volgens het decreet Ruimtelijke Ordening zal wel zijn invloed hebben op dit decreet.

De medewerker van de minister verklaart dat de voorlopige afbakening bij besluit gebeurt en ondertussen klaar is : op basis daarvan wordt de prioriteitenorde gemaakt.

De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat finaal de minister van ruimtelijke ordening de afbakening doet.

De medewerker van de minister blijft erbij dat alle steden en gemeenten op dezelfde manier zullen worden behandeld.

Het amendement nr. 69 wordt ingetrokken.

Een amendement nr. 10 voorgesteld door de heren Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones en Robert Voorhamme (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001 nr. 435/3*) is een technisch amendement ingevolge de toevoeging van het begrip grootstedelijk gebied.

Het amendement nr. 10 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 72 wordt met 10 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 73

Een amendement nr. 70 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe en Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer (*Parl. St. VI. Parl. 2000-*

2001 nr. 435/4) strekt ertoe § 1, eerste lid te schrappen.

Het amendement nr. 70 wordt na de bespreking van artikel 72 ingetrokken.

Het artikel 73 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

ONDERAFDELING B

Taxidiensten

Artikelen 74 tot en met 76

Artikelen 74, 75 en 76 worden zonder opmerkingen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

Artikel 77

Het artikel 77 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

ONDERAFDELING C

Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 78

Het artikel 78 wordt unaniem met 13 stemmen aangenomen.

ONDERAFDELING D

Euro

Artikel 79

De heer Jan Penris vraagt verduidelijking over het gegeven dat de bedragen in de derde laatste en voorlaatste regel identiek zijn voor de Belgische frank en de euro. Is dat de bedoeling ?

De medewerker van de minister verklaart dat de federale regering beslist heeft bij de omzetting naar de euro niet langer met 200 maar met 5 te vermenvuldigen.

De medewerker van de minister is van oordeel dat de tabel wel moet nagekeken worden ingevolge aangebrachte amenderingen in een aantal artikelen.

De commissie beslist daarom dit artikel te reserveren voor de tweede lezing die door de minister werd verzocht.

AFDELING 4

Inwerkingtreding

Artikel 80

Het artikel 80 wordt met 10 stemmen tegen 3 aangenomen.

Artikel 81

Het artikel 81 wordt zonder opmerkingen unaniem met 13 stemmen aangenomen.

De minister verzoekt cf. het Reglement artikel 68, 1, a) om een tweede lezing van het hele ontwerp van decreet.

2. TWEEDE LEZING

1. Toelichting

Alle artikelen van het ontwerp werden tijdens de commissievergadering van 1 februari 2001 in eerste lezing behandeld en gestemd, met uitzondering van artikel 79, namelijk de bedragen in euro, wat werd gereserveerd voor de tweede lezing. De amendementen (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001*, nrs. 435/3 en 435/4) werden besproken en gestemd uitgezonderd het amendement nr. 11 van de heer Jan Penris omtrent de term "netmanagement", waarover taaladvies werd gevraagd.

De commissieleden werden vooraf in kennis gesteld van het legistieke advies van de legistieke cel van het Decreetgevend Secretariaat en het taaladvies van de dienst Studie en Advies van het Algemeen Secretariaat. Deze documenten worden ook als bijlage bij dit verslag opgenomen.

Er wordt gestemd over deze nieuwe amendementen (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001*, nrs. 435/6) en de artikelen die door amendering worden gewijzigd. Er wordt ook gestemd over het gereserveerde artikel 79 en het amendement nr. 11 van de heer Jan Penris.

Tenslotte volgt er een eindstemming over het gehele (geamendeerde) ontwerp.

2. Bespreking

Artikel 2

Tijdens de eerste lezing werd de formulering van artikel 2, 2°, c, van het ontwerp over de bijzondere vormen van vervoer van militairen en hun gezinnen, namelijk het begrip "tussen hun plaats van oorsprong en hun plaats van legering", in vraag gesteld en geamendeerd : de geamendeerde tekst luidt : "tussen hun woonplaats en hun plaats van legering".

Minister Steve Stevaert dient Een amendement nr. 71 (*Parl. St. VI. Parl. 2000-2001*, nr. 435/6) in dat ertoe strekt opnieuw terug te keren naar de oorspronkelijke formulering , namelijk "van en naar hun plaats van legering".

Op de vraag van de heer Jul Van Aperen over de precieze draagwijdte van het amendement aange-

zien in de voorgestelde nieuwe formulering elke verwijzing naar de woonplaats, dat is de plaats waar de militairen en hun gezinnen, gedomicilieerd zijn, wegvalt en de formulering zoals nu voorgesteld blijktbaar op de verplaatsing tussen de kazernes onderling betrekking heeft, wordt geantwoord dat het 'de plaats van bestemming' is die van belang is, 'de plaats van vertrek' is niet bepalend. Daarenboven is volgens de minister de voorgestelde formulering identiek aan de Europese regelgeving (verordening nr. 12/98).

Het amendement nr. 71 wordt unaniem aangenomen met 13 stemmen.

Het gewijzigde artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 6

Een amendement nr. 72 wordt ingediend door de Vlaamse regering met de bedoeling in artikel 6, § 3, vierde lid, de verwijzing naar het derde lid van paragraaf 3 te vervangen door een verwijzing naar het tweede lid van paragraaf 3, wat genoodzaakt is door de amendering bij de eerste bespreking van artikel 6, § 3 (verschuivingen : tweede lid werd vierde lid en invoeging van een nieuw derde lid).

Verder heeft het amendement nr. 72 tot doel de jaarlijkse rapportage te laten uitvoeren door de administratie van het Vlaamse Gewest in plaats van door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) aangezien het logisch is dat de administratie die de klachten onderzoekt en behandelt, ook instaat voor de rapportage.

De heer Carl Decaluwe vraagt waarom niet is ingegaan op het legistiek advies van het Decreetgevend Secretariaat bij artikel 6, § 3 om de burger klacht te laten neerleggen bij de Vlaamse regering in plaats van bij de VVM (ontwerp van decreet) of bij de bevoegde administratie (na amendering bij eerste lezing). Volgens minister Stevaert is de grondslag van het amendement, het feit dat men een duidelijk onderscheid wenste in te bouwen tussen de Vlaamse regering en de administratie en wat betreft de administratie op zich, ook nog eens een verschil wenste te maken tussen de administratie van het Vlaamse Gewest aan de ene kant en de VVM aan de andere kant, wat vanzelfsprekend niet mogelijk zou zijn wanneer er steeds zou worden verwezen naar de Vlaamse regering.

Het amendement nr. 72 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel 6 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 8

Een amendement nr. 73 wordt ingediend door de Vlaamse regering ter verduidelijking van het begrip "netmanagement" door invoeging van de formulering "regels en de criteria inzake".

Aansluitend hierop brengt de heer Jan Penris het gevraagde taaladvies in verband met de term "netmanagement" ten berde. Hij begrijpt uit het advies dat de taaladviseurs zich niet willen uitspreken over de keuze tussen de woorden "management" of "beheer". Zij vinden beide begrippen evenwaardig maar hebben een lichte voorkeur voor het woord "beheer", wat hem verheugt. Zij suggereren echter wel om te spreken van een "netbeheersplan" in plaats van "netbeheer" of "netmanagement" als dusdanig, of andere woorden als "dossier" er aan toe te voegen. De heer Penris is de mening toegedaan dat er toch terdege rekening moet worden gehouden met dat advies.

De minister is echter niet bereid daar op in te gaan omdat "netmanagement" een geijkte term is, en het taaladvies gaat er dan ook van uit dat dit geen probleem zal vormen. In de dagdagelijkse praktijk van het beheer van de maatschappij wordt die term courant gebruikt. De minister heeft ook niet de indruk dat er zo'n afweging is in het taaladvies tussen de ene of de andere term.

Dienaangaande deelt de heer Jan Loones mee dat hij het standpunt van de Vlaamse regering volgt in plaats van zich te onthouden, omdat de term "netbeheer" dan exclusief wordt gevolgd en voorbehouden, zoals ook gesuggereerd in het taaladvies, voor de energiesector en het positief is dat er een verschillende terminologie wordt gehanteerd.

De heer Johan Malcorps heeft een vraag over de omschrijving van het "netmanagement". In de tekst zoals tot stand gekomen bij de eerste lezing was er een duidelijke beschrijving van wat er onder "netmanagement" moet worden verstaan. Nu wordt dat in feite vervangen door een verwijzing naar "regels en criteria", waardoor men zou kunnen volstaan met louter één blaadje papier. Hij vraagt zich dan ook af wat er tenminste onder netmanagement moet worden verstaan. In artikel 14

van het ontwerp wordt in rapportage voorzien naar aanleiding van de uitvoering van de basismobiliteit en het netmanagement. Hij verwacht een uitvoerige rapportage.

Minister Stevaert stelt dat de bekommernis is dat het netmanagement tenminste een aantal elementen en criteria bevat. De Vlaamse regering gaat vanzelfsprekend niet over de regels en de criteria met alle betrokken 308 gemeenten overleggen. Het doel van het amendement is om een soort van kwaliteitsmaatstaf qua netmanagement vast te leggen, waaraan alle betrokkenen moeten beantwoorden.

Volgens de heer Jul Van Aperen zou de amendering een beperking kunnen inhouden bij een verkeerde interpretatie, maar met de verklaring van de minister is het voor hem voldoende duidelijk.

De heer Robert Voorhamme vraagt of er geen tegenstrijdigheid is met de regeling in artikel 11 van het ontwerp, dat bepaalt dat het netmanagement kan aangepast worden, ingeval van ingrijpende werkzaamheden in een bepaalde regio of lokaliteit, aangezien in de toelichting bij het amendement nr. 73 te lezen is dat het netmanagement algemene regels en criteria omvat die voor gans Vlaanderen hetzelfde zijn. De minister ziet hier geen tegenstelling in, in die zin dat overleg een zaak is van elke lokaliteit afzonderlijk, maar voor gans Vlaanderen kan dat in criteria worden opgenomen en volgens hem wordt op die manier het probleem verholpen.

Het amendement nr. 11 van de heer Jan Penris wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 3 onthoudingen.

Het amendement nr. 73 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 8 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

Artikel 9

Het amendement nr. 74 is ingediend door de Vlaamse regering ter verduidelijking van de rol van de gemeenten bij de invulling van de regels en criteria in de vervoersgebieden.

Omdat het netmanagement reeds algemene regels en criteria omvat die gelden voor heel Vlaanderen moet bijgevolg niet voor elk vervoersgebied een verschillend netmanagement opgesteld worden, zoals het in artikel 9, § 2, eerste lid van het ont-

werp, zoals tot stand gekomen bij de eerste lezing, wordt bepaald maar zullen de gemeenten wel betrokken worden bij de afbakening van de vervoersgebieden.

De heer Carl Decaluwe betwist dat dit amendement een louter technische aanpassing is, maar stelt dat er een compleet andere invulling wordt gegeven aan de bepaling van artikel 9, § 2 van het ontwerp van decreet. Er is volgens de spreker immers een fundamenteel verschil tussen de rol van de gemeenten om het netmanagement op te stellen, zoals te lezen staat in de tekst zoals bij eerste lezing goedgekeurd, en de bevoegdheid om de vervoersgebieden af te bakenen. De gemeenten worden niet meer betrokken bij het netmanagement maar alleen nog maar bij de afbakening.

De minister vindt de bekommernis van de heer Carl Decaluwe terecht, maar benadrukt dat het netmanagement algemeen is en dat er geen 308 verschillende plannen kunnen zijn maar dat wel rekening moet worden gehouden met lokale particulariteiten door overleg met de lokale overheden. Hij verwijst naar de toelichting bij het amendement. Volgens de minister moet dit trouwens gezien worden in samenhang met artikel 8 waarvoor hij verwijst naar de toelichting bij amendement nr. 73 op artikel 8 van het ontwerp.

De heer Carl Decaluwe vindt dat die bedoeling niet correct is vertaald in het amendement nr. 74. Hij stelt voor om het amendement in die zin aan te passen dat er wordt toegevoegd dat de gemeenten betrokken worden bij de concrete uitwerking van de regels en de criteria van het netmanagement in de desbetreffende vervoersgebieden. Het uitsluitend gebruiken van de terminologie van "afbakenen van vervoersgebieden" betekent een uitholling van wat in de memorie van toelichting bij het amendement nr. 74 is neergeschreven.

Volgens de heer Decaluwe wordt door de bepaling in te lassen dat de gemeenten betrokken worden bij de concrete invulling, de eigenlijke bedoeling beter tot uitdrukking gebracht.

De minister is bereid om op het voorstel in te gaan, op voorwaarde dat men er duidelijk moet van uitgaan dat de gemeenten niet het netmanagement opstellen maar dat hun rol is toegespitst op de concrete invulling van de regels en de criteria.

De heer Robert Voorhamme had hetzelfde voorstel als de heer Carl Decaluwe teneinde de onduidelijkheid weg te werken. Hij oordeelt het nuttig om de gemeenten te betrekken bij de concrete in-

vulling, wat niet letterlijk in de tekst van het artikel staat.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt voor dat er een subamendement in die zin wordt ingediend.

De heer Jul Van Aperen vraagt zich wel af waarom men de definiëring van de vervoersgebieden in artikel 9, § 2, tweede lid van het ontwerp niet heeft opgenomen in artikel 2 van het ontwerp, waar men alle definities opsomt. In principe zou het vanuit legistiek oogpunt de voorkeur verdienen om in artikel 2 alle definities te groeperen.

De minister repliceert dat in het uitvoeringsbesluit bij het basismobiliteitsdecreet een aantal zaken verder verfijnd en toegelicht zullen worden.

De heer Carl Decaluwe verwijst in het kader van artikel 9 van het ontwerp naar de discussie in de eerste bespreking over de vervoersgebieden en de rol van de gemeenten en delen van gemeenten in functie van het waterscheidingsprincipe. Bij de eerste bespreking is er een amendement bij artikel 9, § 2, eerste lid goedgekeurd waardoor er ook rekening wordt gehouden met "delen van gemeenten". Hij stelt dat er echter ook gemeenten zonder deelgemeenten zijn, waar de problematiek zich even scherp stelt. Hij vraagt zich af of zijn interpretatie correct is in die zin dat ook in een gemeente zonder deelgemeenten rekening kan worden gehouden met gedeeltes van die gemeente, zodat er bijvoorbeeld een onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen het deel van het dorp ten noorden van de kerk en ten zuiden van de kerk. Als er die betekenis aan wordt gegeven vindt de heer Decaluwe dat een zeer positieve verbetering maar hij zou graag de bevestiging van de minister hebben.

De minister bevestigt dat het artikel in die zin moet worden geïnterpreteerd.

Het amendement nr. 74 heeft verder tot doel om de termen "grote vervoersgebieden" en "kleinere vervoersgebieden" te vervangen door de juistere terminologie "vervoersgebieden" en "subvervoersgebieden" in artikel 9, § 2, derde lid van het ontwerp. Op grond van het legistiek advies wordt Brussel vervangen door Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de artikelen 9, § 2, tweede lid en artikel 9, § 3 van het ontwerp.

Daarnaast wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om artikel 9, § 3 te verduidelijken.

Het subamendement nr. 75 en het amendement nr. 74 worden aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 9 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 11

In het artikel 11, § 1, derde lid van het ontwerp wordt door het amendement nr. 76 van de Vlaamse regering de term "volkstelling" op basis van het legistiek advies vervangen door het begrip "algemene volkstelling".

Het amendement nr. 76 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 11 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

Artikel 14

Een amendement nr. 77 van de Vlaamse regering strekt ertoe, op basis van het legistiek advies, in het laatste lid van artikel 14 van het ontwerp te preciseren dat de Vlaamse regering het rapport aan het Vlaams Parlement bezorgt binnen een bepaalde termijn, namelijk voor 30 juni.

De heer Carl Decaluwe is de mening toegedaan dat het rapport bij voorkeur voor 30 april aan het Vlaams Parlement wordt bezorgd, omdat de termijn zoals bepaald in het amendement, tot gevolg heeft dat het rapport in de praktijk pas ergens in oktober zal kunnen worden behandeld in het Vlaams Parlement. Hij vraagt aan de minister of het niet haalbaar is om 30 juni te vervangen door bijvoorbeeld 30 april. De minister stelt echter dat 30 juni als datum absoluut noodzakelijk is, verwijzend naar de opsomming van de onderdelen van het rapport. Volgens mevrouw Wivina Demeester-De Meyer houdt de termijn een zekere logica in, omdat de gelegenheid wordt geboden om het rapport ter gelegenheid van de begrotingsbesprekingen uitvoerig te behandelen.

Het amendement nr. 77 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 14 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

AFDELING 2

Exploitatie

De heer Jan Penris verwijst naar het taaladvies over de term "exploitatie" zoals die wordt gebruikt in Afdeling 2 van het ontwerp van het basismobiliteitsdecreet, ten overstaan van de term "uitbating". Hij volgt enigszins het taaladvies in de zin dat in het hele Nederlandse taalgebied vooral de term "exploitatie" gangbaar is, waardoor hij zijn eerdere bedenkingen terug intrekt.

Artikel 26

Door het amendement nr. 78 van de Vlaamse regering wordt in artikel 26, § 5 van het ontwerp het woord "mag" met betrekking tot het gebruik van standplaatsen op de openbare weg, vervangen door het woord "kan" om het duidelijker te maken dat het bevoegde college van burgemeester en schepenen een beslissing moet nemen of de afgeleverde vergunning in kwestie ook het gebruik van de openbare standplaatsen toelaat, wat ook volgens mevrouw Wivina Demeester-De Meyer een technische verbetering is.

Het amendement nr. 78 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 26 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

Artikel 27

Het amendement nr. 79 van de Vlaamse regering is noodzakelijk door de schrapping van het oorspronkelijke artikel 27 bij de eerste bespreking. De taxi-diensten hebben hun rol te spelen in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering en daarom moet de regering de mogelijkheid gegeven worden om dit beleid ook te kunnen realiseren door bepaalde modaliteiten vast te leggen.

Er ontspint zich een hele discussie over taxidiensten.

Het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp van decreet is geschrapt met de volle overtuiging, volgens de heer André Denys, dat iedereen zei dat men inzake de taxidiensten sturend maar niet protectionistisch wenste op te treden. Het oorspronkelijke artikel 27 was protectionistisch in die zin dat het aan de gemeenten toeliet uitspraak te doen

over het aantal voertuigen. Dat was zuiver protectionistisch omdat er op die manier kon vermeden worden dat nieuwe taxidiensten een vergunning zouden kunnen krijgen door een afscherming van de markt. De heer André Denys heeft naar aanleiding van de discussie hierover, zich verdiept in de materie en is van oordeel dat de regeling van de taxidiensten eigenlijk hoort geregeld te worden in een apart decreet. De artikelen met betrekking tot de taxidiensten zoals die geformuleerd zijn in het ontwerp over basismobiliteit hadden naar zijn persoonlijk oordeel beter in een apart decreet gestaan. Er staat in het ontwerp van decreet te weinig over de impact die taxidiensten hebben op de basismobiliteit. De spreker haalt als voorbeeld aan dat in het kader van de betere bediening van de buitengebieden wel wordt gesproken over belbussen en zovoort maar niet over taxidiensten, terwijl die in principe daar toch ook ingeschakeld zouden kunnen worden. De impact daarop en de principes horen wel huis in dit ontwerp maar andere regels zoals wat betreft de bescherming, de toegang en de vergunningen waren misschien beter in een apart decreet opgenomen. Want wat de spreker opvalt in het ontwerp is dat de regeling soms zeer gedetailleerd is, wat naar zijn mening eigenlijk beter in een uitvoeringsbesluit had gestaan. Een derde van de artikelen in het ontwerp houden verband met de taxisector. Aan de andere kant ontbreken een aantal grote principes in het ontwerp zoals de rol van de Vlaamse regering en van de gemeenten inzake vergunningen. Dat onderscheid is niet terug te vinden in het ontwerp. Zo ook in verband met openbaar nut : het is volgens hem toch belangrijk dat dit in het ontwerp zou zijn gedefinieerd. De heer André Denys heeft dan ook vragen naar de bedoeling van de delegatie zoals voorzien in het amendement nr. 79. Hij blijft van oordeel dat er nadien ruimte moet zijn voor een globale aanpak van de materie an sich.

De heer Carl Decaluwe is tevreden dat er een tweede lezing is gevraagd omdat het bewijst dat het schrappen van artikelen, zoals gebeurd is in de eerste lezing, een enorme invloed kan hebben op de betrokken kwestie. Zo kent men de neveneffecten van het volledig loslaten van de sector, zoals dat in bepaalde landen het geval is, die dus allesbehalve positief zijn. Door de tweede lezing kunnen bepaalde fouten die er eventueel bij de eerste lezing zijn ingeslopen ongedaan gemaakt worden. De heer Carl Decaluwe heeft wel de bedenking dat men met de inhoud van het amendement nr. 79, de delegatie aan de Vlaamse regering, alle kanten uitkan. De vraag is of via de delegatie aan de Vlaamse regering, de oorspronkelijke bepaling van artikel 27 van het ontwerp terug te vinden zal zijn in het uitvoeringsbesluit. Zou de minister zich er toe engageren dat de oorspronkelijke regeling terug zou

te vinden zijn in het uitvoeringsbesluit ? Hij haalt de eerdere discussie dienaangaande aan. Hij uit de vrees dat het gelijkheidsbeginsel in bepaalde gevallen zou kunnen gekrenkt worden. Ook het Decreetgevend Secretariaat heeft die bekommernis geuit in het legistiek advies. Is er voldoende garantie dat de sector geordend wordt en van chaos gevrijwaard wordt en er in een getrappt systeem wordt voorzien ?

De heer Jan Penris baseert zich op het legistiek advies van het Decreetgevend Secretariaat dat stelt dat het niet duidelijk is waarom het oorspronkelijke artikel 27 werd geschrapt. De spreker meent dat dit is gebeurd op aandringen van de heer André Denys teneinde de vrije markt te vrijwaren. De heer Penris stelt dat in feite niemand van de commissieleden tegenstander is van de vrije markt. Het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp was gedeeltelijk een overname van een reeds lang bestaande rechtstraditie. Het begrip "openbaar nut van de dienst" is niet zo maar een of ander loos begrip. Het oorspronkelijke artikel 27 was grondig voorbereid, door het kabinet en de administratie waarbij ook de betrokken sector is geraadpleegd. Vervolgens verwijst de spreker naar de eerdere discussie over het openbaar nut. Er is toen volgens de spreker bij de eerste bespreking een reeks van voorbeelden aangehaald, zoals in verband met de kustgemeenten, om aan te kunnen tonen dat als het oorspronkelijke artikel 27 gevrijwaard zou worden, de vrije markt in het gedrang zou komen. De spreker kan een voorbeeld aanhalen dat zijn opvatting staft dat het begrip "openbaar nut" het best behouden blijft. Als voorbeeld haalt hij aan dat er in de gemeente Brasschaat een aantal jaar geleden een 25-tal vergunningen werd toegekend aan een taxaatschappij zagezegd ter wille van het openbaar nut van de dienst. Als men achteraf de rittenplannen van die taxaatschappij is gaan nakijken, kwam men tot de vaststelling dat de taxaatschappij voornamelijk operationeel was in de grootstad Antwerpen zelf, dus niet ter wille van de openbare dienst van de gemeente Brasschaat waarvoor dergelijke vergunningen toegekend werden, maar om concurrentie aan te doen op een tamelijk oneerlijke manier tegen Antwerpse of in Antwerpen opererende en in Antwerpen vergunde taxaatschappijen. Dit voorbeeld heeft de heer Jan Penris er van overtuigd dat het begrip "openbaar nut van de dienst" een belangrijk begrip is en dat het positief zou zijn als het in het decreet kan behouden worden. Hij vreest dat als het oorspronkelijke artikel zonder meer, zonder enige nuance wordt geschrapt het kind met het badwater wordt weggegooid. De technische gevolgen van de schrapping kunnen volgens de heer Jan Penris niet voorzien worden.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat bij de eerste lezing het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp unaniem is weggestemd, dus ook door de commissieleden van het Vlaams Blok, wat deze weerleggen.

Wat het onderwerp betreft, is het volgens de heer Robert Voorhamme, in tegenstelling met het standpunt van de heer André Denys, aanbevelenswaardig dat de regeling inzake de taxidiensten integraal wordt opgenomen in de regeling van de basismobiliteit. In het kader van de globale mobiliteitsproblematiek wordt vaak nogal misprijzend gedaan over de rol van de taxidiensten, terwijl door de opname ervan in het decreet ze erkend worden als een belangrijk element in de toekomst voor het vrijwaren van bepaalde elementen van de basismobiliteit. Tegenover de opmerking dat wat in het ontwerpdecreet is opgenomen over de taxidiensten voornamelijk handelt over de reglementering van de sector, staat dat ook in het overige gedeelte van het ontwerp het voornamelijk gaat over de vaststelling van een regelgevend kader. Zo ook bijvoorbeeld zullen inzake de principes van netmanagement, deze principes nog concreet moeten ingevuld worden. Dit ontwerpdecreet creëert een regelgevend kader waarbinnen de specifieke invulling van de basismobiliteit kan plaatsvinden. Hetzelfde geldt dus ook voor de taxidiensten. Alleen wordt men in casu ook geconfronteerd met de problematiek van de oneerlijke concurrentie en protectionisme, wat beide elementen zijn die een politiek van basismobiliteit in de toekomst kunnen schaden. Daarom kwam het artikel 27 van het ontwerp zoals het aanvankelijk was opgesteld niet volledig tegemoet aan de bekommernis om de taxisector te doen evolueren in een richting van faire concurrentie zonder dat er sprake is van piraterij en protectionisme. De heer Voorhamme gelooft dat er door het ontwerpdecreet een ander beleid mogelijk wordt gemaakt in de taxisector. Als er wordt gesteld dat de regeling in zekere zin te vaag blijft, moet men dit nuanceren : er moet rekening mee worden gehouden dat de concrete organisatie van de taxidiensten van lokaliteit tot lokaliteit kan verschillen, en dat daarmee in het ontwerp rekening moet worden gehouden. Volgens de spreker kan niemand in Vlaanderen heden ten dage spreken van een optimale dienstverlening van de taxi's. De heer Voorhamme denkt dat zelfs de taximaatschappijen akkoord zullen zijn met die mening. Volgens de spreker kan aan die verzuchtingen tegemoet gekomen worden door het amendement nr. 79. Verder behoudt het Vlaams Parlement zijn controle-recht.

De heer Dirk Holemans is ook de mening toegedaan dat de regeling van de taxidiensten integraal moet deel uitmaken van het basismobiliteitsdecreet, omdat taxi's in de uitbouw van het openbare vervoer een belangrijke rol spelen zowel op het platteland voor individuele bevraging als in steden op momenten dat het openbare vervoer niet of onvoldoende werkt of voor bepaalde specifieke programma's zoals in Nederland de treintaxi's, waarbij men op een goedkope manier trein en taxi kan combineren. Het is voor de heer Holemans dan ook belangrijk dat dit amendement wordt goedgekeurd. Als men de taxi als een vervoersmodus wenst in te passen in het totale openbare vervoer, moeten vanzelfsprekend een aantal modaliteiten worden bepaald. Hij kan dan ook in dat kader akkoord gaan met een beperkte inperking van de vrije markt door de minister.

De heer Jul Van Aperen ziet drie redenen om de reglementering van de taxidiensten in het ontwerp van de basismobiliteit op te nemen. Hij ziet als eerste reden het inschakelen van de taxidiensten in de mobiliteit : het systeem van belbussen is eigenlijk veel te duur en er moet een alternatief voor worden gezocht. Op termijn kunnen de taxi's een alternatief zijn. Als tweede reden haalt hij aan de reglementering van de taxisector en zorg voor en/of vrijwaring van de eerlijke concurrentie zonder beknotting van het vrij-ondernemerschap. Die eerlijke concurrentie is nu nauwelijks of niet bestaande. Daarom is het volgens de heer Van Aperen belangrijk om in de exploitatievoorwaarden alle voorwaarden te voorzien, waaraan men moet voldoen om een vergunning te bekomen, op een gezonde en misschien wel beetje strengere basis dan wat men nu doet. Een andere bekommernis was de toekenning van de vergunningen niet zonder meer aan de mogelijke willekeur van de gemeenten en de gemeentebesturen of colleges over te laten. Het zou volgens de spreker immers bijvoorbeeld kunnen dat bedrijf A op een bepaalde termijn een aanvraag doet voor een vergunning maar de aanvrager A is niet bevriend met het college en het college zou wegens het openbare nut kunnen beslissen om de aanvraag te weigeren, terwijl taximaatschappij B enige tijd later (een half jaar later) een aanvraag doet, van het college wel de toestemming krijgt. In het licht van dat voorbeeld, oppert de heer Van Aperen dat ten aanzien van personen of bedrijven die voldoen aan alle exploitatievoorwaarden op het moment van de verhoging van het aantal toestane vergunningen, voorrang wordt gegeven aan de eerste aanvrager, waardoor deze dus als eerste automatisch de voorkeur krijgt om op dat moment vergunningen te krijgen waardoor willekeur wordt voorkomen.

De heer Carl Decaluwe ziet met de beste wil van de wereld niet de automatische band van de taxi-diensten met de basismobiliteit, alhoewel de problematiek van de taxidiensten een belangrijk onderdeel van het ontwerp is. De spreker vraagt hoe dat concreet geregeld is in het kader van het voor- en het navervoer. Verder heeft hij vragen naar de rol daarin van de private taxi's en wat met de collectieve taxi's en andere taxi's want ook De Lijn bijvoorbeeld kan een vergunning aanvragen. Hij hoopt niet opnieuw verwikkeld te geraken in een historie van pachters en niet-pachters zoals na een aantal langdurige discussies. De CVP-fractie streeft naar efficiëntie en kostenbeheer. Het is voor hem eender of het nu een openbaar of een privé systeem is, als maar aangetoond kan worden dat het gekozen systeem het goedkoopst is. Hij wil daarom weten hoe de minister de concrete invulling ziet in het kader van de problematiek van het voor- en navervoer en de private taxi's. Daarnaast zou de heer Decaluwe de motivatie willen weten die aan de basis ligt van het weglaten van de notie "openbaar nut" in het amendement nr. 79 tot invoering van een nieuw artikel 27 of is de minister zinnens om de notie (terug) op te nemen in het uitvoeringsbesluit.

Minister Stevaert repliceert dat het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp is weggestemd door de commissieleden naar aanleiding van de eerste lezing op basis van een brede discussie. Het schrappen van dit artikel bracht echter toch een aantal problemen met zich mee, wat wordt opgevangen door het amendement nr. 79 via uitvoeringsbesluiten. Alles is nagegaan en op deze wijze zou ook het begrip "openbaar nut" geherintroduceerd kunnen worden.

Op de vraag waarom taxidiensten geregeld worden in dit ontwerp en niet in een ander decreet, kan de minister twee redenen aanhalen. Ten eerste is ook de minister er ten stelligste van overtuigd dat taxi's een integraal deel uitmaken van de basismobiliteit. Hij is overtuigd dat de taxi's in de toekomst in variërende vorm een bijzonder belangrijke rol gaan spelen in het openbaar vervoer. Die rol zal naargelang locatie (stad of platteland) of naargelang tijdstip (dag of nacht) heel verschillend zijn, maar deze materie is een zeer evolutief gebeuren waarvan men zich de eindcontouren nog niet kan inbeelden, zoals bijvoorbeeld een begrip als collectieve taxi's. Ten tweede wijst de minister er, in het kader van de discussie over de mistoestanden die eventueel zouden kunnen ontstaan, op dat men goed voor ogen moet houden dat momenteel heel wat mistoestanden heersen in de taxisector en dat er heel wat vormen van oneerlijke concurrentie bestaan, wat via

uitvoeringsbesluiten opgevangen kan worden na overleg met de betrokken sector. Op de vraag van de heer Carl Decaluwe naar de wijze waarop de taxi's zullen worden ingeschakeld in dit ontwerpdecreet, antwoordt de minister dat natuurlijk niet specifiek is neergeschreven op welke wijze deze zullen worden ingeschakeld maar het ontwerp biedt wel een kader om te komen tot een kwaliteit in Vlaanderen inzake mobiliteit, waarbij de lat systematisch hoger gelegd zal worden op de meest efficiënte, concurrentiële en goedkoopste manier. Alle elementen in acht genomen kan het op die manier bijvoorbeeld best gebeuren dat belbussen vervangen worden door taxi's en dat voor- en na-transport geregeld worden via offerte en zeker niet meer via het systeem van pachters, wat immers geen goed systeem is. De minister gelooft dan ook dat op die manier aan alle bekommernissen tegemoet kan worden gekomen. Via het amendement nr. 79 kan de hele problematiek recht getrokken worden. Hij meent dat een apart taxidecreet niet wenselijk is omdat dat dan weer een andere decreetale regeling vergt en verwijst tevens naar het regeerakkoord (niet te veel decreten maken staat in regeerakkoord). Verder wordt er tegemoet gekomen aan de vraag om niet te detaillistisch te zijn in het decreet, maar de details via uitvoeringsbesluiten te regelen.

De heer André Denys maakt een opmerking over de houding van het Vlaams Blok inzake de taxi's en stelt dat deze hun mening veranderd hebben om zodoende de misnoegdheid van de sector te recupereren. Als verdediger van het zelfstandig initiatief, heeft hij contacten met beroepsgroeperingen en corporaties van zelfstandigen, maar hij wil duidelijk stellen dat hij niet klakkeloos de standpunten van deze groepen volgt. Een politicus moet steeds voor ogen houden dat het algemeen belang soms verschillend kan zijn van het belang van een corporatie die altijd de neiging heeft zichzelf te beschermen met een verkeerd protectionisme. Hij pleit voor een vrij marktsysteem.

Verder kaart de heer André Denys aan dat hij geen voorstander is van te gedetailleerde regelingen via decreten. Zijn credo is niet te veel regels maar wel de juiste regels. Als men als parlement zijn vertrouwen geeft aan de regering, moet het parlement wel steeds weten waar het aan toe is. De hoofdstukken "taxi's" en "verhuur van voertuigen met bestuurder" zijn volgens de heer Denys zoals ze nu voorliggen te omslachtig. Als voorbeeld citeert hij artikel 42, § 1, 3° van het ontwerp, waarin zaken staan die volgens hem beter het voorwerp hadden uitmaken van een uitvoeringsbesluit. De verplichting van registratie hoort in een decreet, maar niet de

wijze waarop dat moet gebeuren. Als decreetgever wil hij wel dat de principes opgenomen worden in een kaderdecreet, zoals bijvoorbeeld de rol van de gemeenten en van de Vlaamse regering bij het geven van vergunningen of bijvoorbeeld kwaliteits-eisen. De heer André Denys heeft geen bezwaar tegen kwaliteitseisen om piraterij in de taxisector tegen te gaan. Hij vindt wel dat kwaliteitseisen landelijk moeten opgelegd worden door de Vlaamse overheid.

De minister repliceert dat veel van dergelijke zaken wel zijn opgenomen in het ontwerp. Volgens de heer Denys staat in het ontwerp echter niet welke kwaliteitseisen zullen opgelegd worden en of men aan de taxichauffeur eisen zal stellen en de chauffeur bijvoorbeeld zal vragen of deze Nederlands spreekt om een betere service te kunnen bieden. Bepaalde dingen zijn, zoals ze erin staan, te onduidelijk.

De heer André Denys beseft dat er een zeker kader moet zijn ; een vrije markt tout court kan immers niet. Als hij naar het buitenland kijkt, stelt hij bijvoorbeeld vast dat men in Nederland stapsgewijs naar een deregulering gaat, waarbij men werkt met een aantal kwaliteitseisen en waarbij de impact van de gemeenten verminderd wordt om een soort van willekeur te vermijden. De spreker zegt dat hij uit het ganse debat heeft geleerd dat wat tot nu toe besproken is, onvoldoende rijp is om de naar zijn mening juiste regeling naar voor te brengen. Hij heeft een zekere vrees voor een overheid die regelt wat de rentabiliteit moet zijn. Als men in verband met het openbaar nut het aspect van de rentabiliteit van de sector in beschouwing neemt, dan kan er bijvoorbeeld gezegd worden dat men slechts een bepaald aantal voertuigen aanneemt in functie van die rentabiliteit en kan men vervallen in corporatisme en protectionisme. De notie openbaar nut heeft wel zin als men bijvoorbeeld de gemeente een 24-uurservice oplegt want dan kan daar wel iets voor in de plaats staan. De omschrijving van openbaar nut is voor hem dan ook belangrijk, maar hij vraagt zich werkelijk af hoe dat zal worden gedaan zonder in protectionisme te vervallen.

De heer Carl Decaluwe gaat (terug) in op het inschakelen van taxi's in het kader van het voor- en natransport. Hij verwijst naar wat door minister Steve Stevaert gezegd is over het vervangen van belbussen door taxi's. De heer Decaluwe stelt dat dan natuurlijk het netmanagement die beslissing zal moeten nemen. Dan heeft de spreker nog de vraag of de VVM zelf ook een taxivergunning kan aanvragen, waarschijnlijk dan voor collectieve

taxi's. Hij wil streven naar een waterdichte garantie dat het de private taxisector is die mee ingeschakeld kan worden in de basismobiliteit en dat het De Lijn zelf niet is vanuit haar positie van rechter en partij in het netmanagement.

Minister Stevaert wil klaar en duidelijk stellen dat het niet de intentie is van de VVM om zelf een taxivergunning aan te vragen, integendeel. Maar stel, zeer hypothetisch, dat de VVM een taxivergunning aanvraagt, dan is dat strijdig met het oprichtingsdecreet van de VVM, aangezien dat niet is voorzien en bijgevolg zou dan dat oprichtingsdecreet moeten gewijzigd worden. Het is niet de bedoeling om het oprichtingsdecreet te wijzigen, want het is niet de opdracht van De Lijn. Er zal beroep worden gedaan op de privé-sector want het is ook niet de bedoeling van De Lijn om te voorzien in taxidiensten. Het is niet de bedoeling de sector naar de mond te praten. Het algemeen belang moet worden nagestreefd, maar het is duidelijk dat er mistoestanden zijn in de taxisector, waaraan men wil verhelpen. De minister stelt nog dat het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp absoluut geen slechte regeling was. De minister meent te weten dat de vrees van de heer André Denys voor het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp was, dat er gemeentebestuurders zouden kunnen zijn die de vrije markt zouden willen beknotten. Men mag niet vergeten dat men dan nog altijd in beroep kan gaan bij de provincie op basis van artikel 37, § 2 van het ontwerpdecreet. Er zijn ideeën om in de uitvoeringsbesluiten rekening te houden met de verschillen in gemeenten voor de taxidiensten, want het organiseren van taxidiensten zal afhankelijk zijn van de aard van de gemeente.

Volgens minister Stevaert geeft de voorgestelde regeling geen aanleiding tot ongezonde vormen van protectionisme. Er mag niet uit het oog verloren worden dat de huidige regeling een vergunning per voertuig voorschrijft, wat natuurlijk een hele bureaucratische rompslomp teweeg brengt. Het nieuwe voorstel is veel minder bureaucratisch. Hij blijft de mening toegedaan dat de regeling van de taxidiensten zonder meer thuishoort in de basismobiliteit. Omwille van het evolutieve karakter van de mobiliteitsproblematiek, is minister Stevaert overtuigd dat in de toekomst er waarschijnlijk nog verfijningen van de basismobiliteit noodzakelijk zullen zijn teneinde bepaalde mobiliteitsproblemen het hoofd te bieden. De minister denkt daarbij bijvoorbeeld aan het vervoer van gehandicapten, om deze mensen een maximale benutting van de basismobiliteit te kunnen geven.

De heer Jan Penris vindt het begrip "openbaar nut van de dienst" een essentieel rechtsbeginsel ter verdediging van de reguliere bona fide taxiondernemers is. Naar dit begrip wordt trouwens regelmatig in het ontwerp verwezen, bijvoorbeeld in artikel 31, § 2, 4° van het ontwerp. In dat artikel wordt rekening gehouden met de rentabiliteit, wat goedgekeurd is door de commissieleden, ook door diegenen (de heer Denys) die hun vrees hebben geuit voor corporatisme. De bekommernis van de heer Penris is dat er door de schrapping van het beginsel opgenomen in het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp, dat diende ter bescherming van de bona fide taximaatschappijen, geen voldoende garantie meer is voor een deugdelijk beleid (onder toekomstige ministers). Het is beter essentiële rechtsbeginselen zoals "openbaar nut van de dienst" bij decreet te regelen dan dat over te laten aan de discretionaire bevoegdheid van ministers.

De heer Jan Loones sluit aan bij de visie van de heer André Denys, dat de regeling van de taximaatschappijen beter uit dit ontwerp was weggelaten. Volgens de spreker was het beter geweest dit onderwerp te combineren met andere actoren in de mobiliteitskwesitie, zoals de welzijnssector, die bijvoorbeeld zorgt voor de mindermobielencentralen in de landelijke gebieden, en de motorrijders. Hij vraagt zich af waarom voor de ene groep wel een grondig uitgewerkte regeling wordt voorgelegd en niet voor een andere groep. De spreker verwijst dienaangaande ook naar zijn eerdere uiteenzetting bij de algemene bespreking. Minister Steve Stevaert merkt op dat het probleem is dat Vlaanderen tot nog toe nagelaten heeft zijn bevoegdheid inzake mobiliteit concreet in te vullen.

Vervolgens gaat de heer Jan Loones in op het vroegere artikel 27 van het ontwerp, de schrapping ervan en het nieuwe voorstel van amendement nr. 79. In zijn eerdere uiteenzetting reeds heeft de heer Loones de rol van de gemeenten verdedigd, die in de regel goed zijn. De gemeenten zullen naar zijn oordeel zeker niet zomaar zonder meer het aantal taxi's in de gemeenten beperken. Wanneer er nu wordt voor geopteerd die bevoegdheid over te hevelen naar de Vlaamse regering, dan kan dit zijns inziens alleen betrekking hebben op het aantal taxi's per gemeente, dus op het aantal vergunningen dat per gemeente zal kunnen worden afgegeven, rekening houdend met de openbare dienst. Immers is er reeds op basis van artikel 26 van het ontwerpdecreet een tamelijk brede bevoegdheid tot vastlegging van de grenzen waarbinnen voorwaarden kunnen worden vastgesteld. Daarnaast zijn er nog de artikelen 28 en 31 van het ontwerp inzake solvabiliteit en rentabiliteit. Daarom vraagt

de heer Jan Loones zich af of de delegatie aan de Vlaamse regering via het amendement nr. 79, nog op iets anders betrekking zou kunnen hebben dan op modaliteiten waarbinnen door het bevoegde college vergunningen kunnen worden afgeleverd dan het openbaar nut en het aantal vergunningen gerelateerd tot het openbaar nut.

De heer Carl Decaluwe heeft nog een vraag naar de uitvoeringsbesluiten. Hij vraagt de minister of deze het opportuun zou vinden om, voor de definitieve goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten door de Vlaamse regering, hierover in commissie van gedachten te wisselen en eventueel ook in overleg met de sector.

Minister Stevaert stelt dat hij voldoende de bekommernissen kent om tot uitvoeringsbesluiten te komen die niet op voorhand in de commissie moeten zijn besproken. Later kan het Vlaams Parlement zich uiteraard over de uitvoeringsbesluiten buigen.

De minister bevestigt de visie van de heer Jan Loones, en stelt dat de Vlaamse regering op grond van het nieuwe artikel 27 van het ontwerp, in samenhang met artikel 26, kan optreden en dat het dus niet alleen over aantallen moet gaan maar dat er ook een aantal kwaliteitsvoorwaarden kunnen worden opgelegd in samenhang met artikel 26. De minister brengt het voorbeeld van de heer Jan Loones uit de algemene bespreking in herinnering over de taximaatschappijen in de kuststreek die alleen in het hoogseizoen hun diensten zouden aanbieden omdat het dan heel rendabel is en de rest van het jaar geen enkele activiteit ontplooiën, waardoor de basismobiliteit ernstig in het gedrang wordt gebracht. Omdat tot op heden de oude federale wet nog van toepassing is op de taxisector en de Vlaamse overheid nog niet regulerend is opgetreden, heeft de Vlaamse regering de bedoeling gehad om de taxisector nu te regelen.

De heer André Denys repliceert dat hij niet gewonnen is voor het voorstel van de heer Carl Decaluwe om de ontwerpen van uitvoeringsbesluit eerst te laten bespreken in de commissie. Iedereen, zowel parlement als regering, heeft zijn eigen rol te spelen. Hij is voorstander van een open debat vooraleer een tekst wordt goedgekeurd. Ieder moet zijn verantwoordelijkheid nemen; de regering kent de bekommernissen en moet daar rekening mee houden. Nadien heeft het Vlaams Parlement de kans om op te treden via interpellaties en desnoods via moties van wantrouwen.

Het amendement nr. 79 waardoor er een nieuw artikel 27 wordt ingevoerd, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 30

Door het amendement nr. 80 worden §§ 2 en 3 van artikel 30 van het ontwerp geschrapt. De minister stelt dat de paragrafen 2 en 3 geen reden van bestaan meer hebben door het nieuwe artikel 27 van het ontwerp.

De heer Jul Van Aperen merkt op dat dit amendement is ingediend in de wetenschap dat artikel 27 was geschrapt uit het ontwerp van decreet.

De medewerker van de minister stelt dat het amendement nr. 80 enkel zou wegvallen als het oorspronkelijke artikel 27 van het ontwerp (terug) was goedgekeurd. Echter is er een duidelijk verschil tussen het oorspronkelijke en het nieuwe, bij amendement nr. 79, ingevoerde artikel 27. Het invoeren van het nieuwe artikel 27 heeft in feite dezelfde technische gevolgen als het afschaffen van het oorspronkelijke artikel 27 in het ontwerp.

De heer Jan Penris vreest dat door de schrapping van de twee paragrafen de inhoud ervan onherroepelijk verloren gaat. De spreker meent dat de inhoud van de twee bij amendement nr. 80 te schrappen paragrafen zelfs niet kan worden gerecupeerd door een uitvoeringsbesluit. Juridisch gezien is dat niet mogelijk gezien dergelijke bepalingen zouden indruisen tegen de inhoud van artikel 30, § 1 dat behouden blijft. In de tekst staat dan te lezen dat de vergunning onoverdraagbaar is, wat dan betekent dat dat zo zal zijn in alle omstandigheden. Een uitvoeringsbesluit kan daar niets aan verhelpen.

Dat wordt bevestigd door de andere commissieleden.

De heer Pieter Huybrechts stelt vast dat de vergunning dan bijvoorbeeld niet van vader op zoon zou kunnen worden overgedragen. De heer Carl Decaluwe voegt toe dat het niet opgaat dat de zoon, die ook in de firma zit, niet de vergunning zou kunnen overnemen van zijn overleden vader. De heer Pieter Huybrechts merkt nog op dat bij de foorkramers dit bij de laatste wijziging van de regelgeving opgevangen is om niet altijd opnieuw een pachtvergunning te moeten aanvragen bij erfvolgning.

De heer Jul Van Aperen pleit er voor de tweede paragraaf van het artikel 30 in zijn totaliteit te behouden, omdat het op deze wijze mogelijk wordt om een vennootschapsvorm te geven aan een eenmanszaak, zonder dat er een nieuwe vergunning moet zijn. Het is logisch dat de persoonlijke vergunning op naam dan mee wordt overgedragen in de vennootschap.

Het amendement nr. 80 wordt ingetrokken door de minister.

Artikel 31

Het amendement nr. 81 van de Vlaamse regering strekt er toe artikel 31, § 2, 4° en de laatste zin te schrappen.

Volgens de heer Jan Penris wordt men opnieuw geconfronteerd met dezelfde onduidelijkheid als in verband met artikel 27 van het ontwerp. De spreker wil dan ook weten van de minister in hoeverre er in het uitvoeringsbesluit al dan niet rekening zal worden gehouden met het begrip "openbaar nut" en met de rentabiliteit.

Met betrekking tot de schrapping van de bepaling dat de Vlaamse regering criteria vastlegt inzake de rentabiliteit, brengt de heer Carl Decaluwe in herinnering dat op de vraag in de vorige bespreking naar het waarom van die bepaling, er door de minister werd geantwoord dat het de bedoeling was om op die manier malafide taxidiensten uit te sluiten. Werd er vorige keer dus gezegd dat de bepaling werd voorzien om misbruiken te voorkomen, dan wordt de bepaling nu gewoon geschrapt. Een belangrijk economisch gegeven om misbruiken te voorkomen wordt nu dus weggelaten. Het is volgens de spreker belangrijk dat toch op een of andere manier de rentabiliteit in de tekst wordt opgenomen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wijst op het legistiek advies waarin wordt opgemerkt dat aangezien artikel 27 de bevoegdheid geeft aan de Vlaamse regering om de modaliteiten vast te leggen, deze aspecten via uitvoeringsbesluiten geregeld kunnen worden, en het dus overbodig is om in artikel 31 nog eens opnieuw te bepalen dat de Vlaamse regering criteria inzake rentabiliteit vaststelt.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat het absurd zou zijn om niet volledig dezelfde voorwaarden te hanteren bij de vernieuwing van de vergun-

ningen als bij de toekenning ervan, waarop de heer Jan Penris intervenieert met de opmerking dat de voorwaarden voor de toekenning van de vergunning nog niet gekend zijn. De heer Robert Voorhamme antwoordt dat de Vlaamse regering die zal vastleggen. Het heeft in ieder geval voor de heer Voorhamme geen enkel nut om meer voorwaarden op te nemen voor de vernieuwing dan voor de toekenning van de vergunning.

Op de vraag van de heer Jan Penris antwoordt minister Stevaert dat er zal worden nagegaan hoe de bonafide taximaatschappijen, trouwens de overgrote meerderheid, op een goede manier kunnen worden behandeld en hoe de malafide taximaatschappijen uit de sector zullen kunnen verwijderd worden en welke middelen daarvoor zullen moeten worden ontwikkeld.

De heer Jul Van Aperen is verheugd dat het begrip rentabiliteit verwijderd wordt, omdat, louter bedrijfseconomisch gezien, een goed functionerend taxibedrijf of transportbedrijf, als het bijvoorbeeld ergens in december een compleet nieuw wagenpark aanschafft en deze investering volledig in dat jaar afschrijft, boekhoudkundig een verlies zal boeken terwijl het een rendabel bedrijf is. Naar zijn mening moet dan ook steeds voorzichtig omgesprongen worden met het begrip "rentabiliteit".

Het amendement nr. 81 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel 31 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 33

Er wordt Een amendement nr. 82 ingediend door de Vlaamse regering dat ertoe strekt de woorden "omwille van economische of sociale redenen" in paragraaf 1 en de volledige paragraaf 2 te schrappen aangezien door de wijzigingen betreffende artikel 27 (het wegvallen van de band tussen openbaar nut en de toekenning en het verkrijgen van een vergunning) deze geen bestaansredenen meer hebben.

Het amendement nr. 82 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel 33 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 36

Het amendement nr. 83 van de Vlaamse regering strekt ertoe de bepaling inzake opschorting in het tweede deel van paragraaf 5 te schrappen aangezien de mogelijkheid voor de houder van de vergunning om de opschorting te vragen, is weggelaten.

Het amendement nr. 83 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 36 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 37

Een amendement nr. 84 van de Vlaamse regering heeft als doel omwille van de rechtszekerheid de termijn van een maand, die kan variëren, te vervangen door een termijn van dertig dagen. Verder strekt amendement nr. 84 ertoe er in te voorzien dat die termijn een aanvang neemt op het ogenblik van de verzending in plaats vanaf de ontvangst.

Het amendement nr. 84 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 37 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 42

Het amendement nr. 85 van de Vlaamse regering schrapt in artikel 42, § 3 van het ontwerp de voorwaarde dat er geen schade mag berokkend worden aan de rentabiliteit, en dit is een logisch gevolg van de invoering van een nieuw artikel 27 van het ontwerp.

Het amendement nr. 85 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 42 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 49

Door het amendement nr. 86 van de Vlaamse regering wordt in artikel 49, § 3 van het ontwerp het be-

drag van 250 euro opnieuw verhoogd tot het oorspronkelijke bedrag van 500 euro.

Het amendement nr. 86 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3 bij 3 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel 49 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

Artikel 50

Door het amendement nr. 87 van de Vlaamse regering, wordt in artikel 50, § 2 de termijnbepaling "binnen de maand na ontvangst" vervangen door "binnen de dertig dagen na de verzending".

Het amendement nr. 87 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 50 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 54

In het amendement nr. 88 van de Vlaamse regering is er voor geopteerd om in artikel 54, § 3 van het ontwerp de afkortingen weg te laten aangezien deze niet overal werden toegevoegd en wordt de zin "zowel voetgangers, fietsers, gebruikers van openbaar vervoer, motorrijders als automobilisten en anderen moeten aan bod komen" geschrapt omdat deze zin volgens het logistiek advies geen enkele normatieve waarde heeft.

De heer Carl Decaluwe stelt dat de commissie er unaniem mee akkoord was gegaan dat enkel de zinsnede "en anderen" zou worden weggelaten. Hij wijst op de bekommernis dat iedereen aan bod zou komen.

De medewerkster van de logistieke cel van het Decreetgevend secretariaat wijst er op dat in de tekst van het artikel in de zin voor de te schrappen bepaling reeds verwezen wordt naar "de verschillende vervoersmodi" die aan bod moeten komen. Bijgevolg kan men de samenstelling controleren en indien men vaststelt dat niet alle groepen vertegenwoordigd zijn, is de MORA niet geldig samengesteld en kan er dus opgetreden worden.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe of ook voetgangers vervoersmodi zijn, antwoordt mevrouw Wivina Demeester-De Meyer bevestigend,

ook skeelers en skaters zijn trouwens vervoersmodi.

Het amendement nr. 88 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 54 wordt aangenomen met 14 stemmen.

Artikel 79

Artikel 79 is een artikel dat gereserveerd werd voor de tweede lezing en waarover in de eerste lezing nog geen stemming was geweest teneinde de exacte bedragen te bekomen en de bedragen aan te passen aan de in de oorspronkelijke tekst aangebrachte wijzigingen.

Het amendement nr. 88 van de Vlaamse regering strekt ertoe om in de tabel deze bedragen aan te passen.

Het amendement nr. 88 en het gewijzigde artikel 79 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

III. EINDSTEMMING

Het geamendeerde ontwerp van decreet wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**HOOFDSTUK I****Algemene bepalingen****Artikel 1**

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° geregeld vervoer : stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer ;
- 2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer :

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

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

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

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

a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd ;

b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt ;

c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst ;

d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald ;

5° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder : alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen ;

6° afstand : de afstand in vogelvlucht ;

7° VVM : de Vlaamse Vervoermaatschappij, opgericht bij decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij ;

8° cabotagevervoer : tijdelijk binnenlands beroepspersonenvervoer over de weg door een vervoersondernemer die gevestigd is in een andere lidstaat van de Gemeenschap, zoals bedoeld in artikel 1 van verordening nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer

over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;

- 9° woonzone : een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ;
- 10° grootstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Gent ;
- 11° stedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de regionaal-stedelijke gebieden van de gemeenten Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas, Aalst, Roeselare, Turnhout ;
- 12° randstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de randstedelijke gebieden van de gemeenten Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St.-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, St.-Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar ;
- 13° kleinstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de kleinstedelijke gebieden van de gemeenten Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Gerardsbergen, Halle, Ieper, Lier, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Vilvoorde, Temse, Tienen, Tongeren, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge ;
- 14° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als grootstedelijk, stedelijk, randstedelijk of kleinstedelijk gebied.

Artikel 3

De bepalingen van dit decreet zijn niet van toepassing op :

- 1° old-timers, voor zover ze voldoen aan de technische voorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse regering en voor zover ze niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt ;
- 2° de diensten ingericht op eigen initiatief ter gelegenheid van onvoorziene gebeurtenissen of om in de toevallige ontoereikendheid of de momentele schorsing van openbare vervoerdiensten te voorzien ;
- 3° diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 4

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

Artikel 5

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

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer wordt voorzien tussen acht en drieëntwintig uur op

zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, hierna 'het weekend' te noemen, en tussen zes en eenentwintig uur op andere dagen, hierna 'de week' te noemen.

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

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

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer tijdens de spitsuren in de grootstedelijke gebieden en de stedelijke gebieden wordt verzekerd door middel van vaste lijndiensten.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

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

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

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

2° ingeval van herinrichting van de wegen.

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

ONDERAFDELING B

Het netmanagement

Artikel 8

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

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

Met betrekking tot de grootstedelijke gebieden zal het netmanagement tevens rekening houden met de grootstedelijke functies van deze gebieden. De minimale bedieningstijden, zoals omschreven in artikel 5, zullen rekening houdend met deze grootstedelijke functies, ten aanzien van de minimumnor-

men inzake basismobiliteit, minimaal met twee uur worden uitgebreid, waarbij de minimaal te bedienen aantrekkingspolen zullen worden vastgesteld.

Artikel 9

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

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

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

Er kunnen subvervoersgebieden aangeduid worden.

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

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

Artikel 10

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

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

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

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

Artikel 11

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

Artikel 14

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

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

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

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

AFDELING 2

Exploitatie

Artikel 15

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

Artikel 16

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

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

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

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

Artikel 17

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 18

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

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

HOOFDSTUK III

De bijzondere vormen van geregeld vervoer

AFDELING 1

Exploitatie

Artikel 19

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

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

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

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning, die – overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen – afgeleverd wordt door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

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

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

De overeenkomst bevat minstens de volgende vermeldingen :

1° de naam van de opdrachtgever, de begunstigten en de vervoerder ;

2° bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg(en) ;

3° het begin- en eindpunt van het traject ;

4° de halteplaatsen ;

5° de duur van de overeenkomst.

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

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

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

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

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

Artikel 20

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

AFDELING 2

Statistieken

Artikel 21

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

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

HOOFDSTUK IV

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

Artikel 22

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

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

Artikel 23

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

§ 2. De Vlaamse regering kan het attest intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de houder van het attest de bepalingen van ar-

tikel 22 of de uitvoeringsbesluiten van dit decreet niet naleeft.

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

Artikel 24

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

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

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 25

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

Artikel 26

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

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

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

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

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

Artikel 27

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

Artikel 28

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

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

Artikel 29

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

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

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

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

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

Artikel 30

§ 1. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

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

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

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

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

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

- 2° de personeelsleden onder wie de vergunning wordt verdeeld, op datum van de vraag tot verdeling van de vergunning, sedert ten minste drie jaar actief en ononderbroken aan de exploitatie van een taxidienst deelnemen, en die sedert ten minste één jaar als werknemer zijn ingeschreven in het personeelsregister van de rechtspersoon die zijn vergunning wenst te verdelen ;
- 3° de rechtspersoon die zijn exploitatie stopzet de nodige bewijsstukken voorlegt waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

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

Artikel 31

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

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

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

Artikel 32

Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college kan de in artikel 26 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur

geschorst worden wegens één van de in artikel 31, § 2, genoemde redenen.

Artikel 33

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

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

Artikel 34

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

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

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

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

Artikel 35

De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

Artikel 36

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 37

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de in-

trekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

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

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

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

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 38

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

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

§ 3. Het aantal voertuigen dat aanwezig is op een bepaalde standplaats op de openbare weg mag in

geen geval het aantal beschikbare plaatsen overschrijden.

Artikel 39

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

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 40

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

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

HOOFDSTUK VI

De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 41

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

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

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

Artikel 42

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

- 1° het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen ;
- 2° het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden ;
- 3° elke verhuring geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard ;
- 4° het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uren ;
- 5° het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is ;
- 6° het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op de zitplaatsen ervan ;

7° de voertuigen moeten vooraan en achteraan voorzien zijn van een herkenningsteken, conform het model dat door de Vlaamse regering vastgesteld wordt. De aanvrager dient voor het verkrijgen van dit herkenningsteken de vergunning en een uittreksel uit het handelsregister voor te leggen, waaruit blijkt dat hij ingeschreven werd als exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ;

8° kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden ;

9° het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangoestel voor radioverbinding, zoals bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving ;

10° de exploitanten mogen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geen reclame maken onder de benaming "taxi" of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

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

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

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

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

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

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

Artikel 43

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

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

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

Artikel 44

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

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

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

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

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het voertuig of de voertuigen

aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 45

De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Artikel 46

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

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

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° als de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

Artikel 47

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

Artikel 48

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

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

Artikel 49

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 50

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

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

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

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

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 51

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

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 52

Iedere verhuurder van wagens met bestuurder dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming waarnaar de gemeente of de Vlaamse regering vraagt, te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

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

HOOFDSTUK VII

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

AFDELING 1

Oprichting

Artikel 53

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

AFDELING 2

Samenstelling van de MORA

Artikel 54

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

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden zijn stemgerechtigd.

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

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

§ 3. De leden worden aangewezen als volgt :

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

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

- a) de Vlaamse Vervoermaatschappij ;
- b) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ;
- c) Taxistop ;
- d) de Nationale Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven ;
- e) de Vlaamse Raad van Autobus- en autocar-ondernemers en van reisorganisatoren.

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

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

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

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 3°, dienen enkel deskundig te zijn in de verkeerssector of de vervoerssector.

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

1° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;

2° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;

3° zes op voordracht van universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de Hogescholen.

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

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

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

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

AFDELING 3

Taken en bevoegdheden

Artikel 55

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

In de uitvoering van de opdrachten vermeld in het eerste lid kan de MORA in geen geval beheers- en

uitvoeringstaken van de administratie op zich nemen.

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

1° de Vlaamse regering ;

2° het Vlaams Parlement.

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

1° voorontwerpen van decreet en voorontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet ;

2° het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens ;

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

4° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;

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

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

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

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

Indien de MORA oordeelt dat de in de adviesaanvraag bepaalde termijn niet kan worden nageleefd, bepaalt hij zelf, op een gemotiveerde wijze, een termijn zonder dat de door de aanvrager vooropgestelde termijn mag worden verdubbeld en stelt hij de adviesaanvrager hiervan in kennis.

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 56

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

Artikel 57

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

AFDELING 4

Werking van de MORA

Artikel 58

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

- 1° de leidende ambtenaren van de administraties verantwoordelijk voor wegen en verkeer, waterwegen en zeewezen, ruimtelijke ordening en ondersteunende studies en opdrachten ;
- 2° de leidende ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit ;
- 3° de leidende ambtenaren van de publiekrechtelijke rechtspersonen onder het gezag of de controle van het Vlaamse Gewest, die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

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

Artikel 59

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

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

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

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

- 1° de bevoegdheden van de voorzitter en de ondervoorzitter ;
- 2° de bevoegdheden en werkwijze van het bureau ;
- 3° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging ;

4° de frequentie van de vergaderingen ;

5° de bekendmaking van de handelingen ;

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

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

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

Artikel 60

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

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

AFDELING 5

Werkingsmiddelen

Artikel 61

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

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

Artikel 62 (oud artikel 63)

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

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

Artikel 63 (oud artikel 64)

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

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

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

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

Artikel 64 (oud artikel 65)

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

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

1° bevelen geven aan de bestuurders ;

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

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

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

Artikel 65 (oud artikel 66)

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

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

Artikel 66 (oud artikel 67)

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

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

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

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

De ambtenaar stelt de overtreder in kennis van zijn voornemen.

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

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

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

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

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikel 67 (oud artikel 68)

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

- 1° artikel 2, eerste lid, A) en B) en het tweede lid opgeheven ;
- 2° in artikel 2bis de woorden "het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of" geschrapt ;
- 3° in artikel 16, eerste lid, worden de woorden "de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de ondernemingen van tramwegen en trolleybussen" en "wat het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

4° in de artikelen 18, en 19, eerste lid, worden de woorden "geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

5° in artikel 19, vijfde lid, worden de woorden "de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

6° in artikel 22, eerste lid, worden de woorden "door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een geregeld vervoer" en de woorden "bijzondere vormen van geregeld vervoer" geschrapt.

Artikel 68 (oud artikel 69)

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

"Artikel 7 octies

Bij de Raad wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Het decreet van [...] betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt de samenstelling, de taken en bevoegdheden, de werking en de werkingsmiddelen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen."

Artikel 69 (oud artikel 70)

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

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

zake de havens en de luchthavens zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 3°, van het in 5° genoemde decreet ;

- 7° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 4°, van het in 5° genoemde decreet. "

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

Artikel 70 (oud artikel 71)

Opgeheven worden :

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

- 18° het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;
- 19° het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's ;
- 20° het ministerieel besluit van 24 december 1976 betreffende de aanstelling en de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en van (sic) de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer ;
- 21° het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, in zover die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer ;
- 22° het koninklijk besluit van 25 september 1984 betreffende het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;
- 23° het ministerieel besluit van 30 augustus 1985 houdende oprichting van subcomités in de schoot van het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;
- 24° het koninklijk besluit van 18 augustus 1988 inzake de verlenging voor onbeperkte duur van de aan de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer verleende concessies en machtigingen.

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 71 (oud artikel 72)

§ 1. In afwachting van de besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de Vlaamse regering een voorlopig minimumaanbod vast op basis van de normen van artikel 5, §§ 1 tot en met 6. Het voorlopige mi-

nimumaanbod dient minstens te worden voorzien voor de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Deze gebieden worden in afwachting van het besluit bedoeld in artikel 5, § 7, afgebakend als volgt :

- 1° grootstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 10°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 10° ;
- 2° stedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 11°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 11° ;
- 3° randstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 12°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 12° ;
- 4° kleinstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 13°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 13° ;
- 5° buitengebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 14°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 14°.

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

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

Artikel 72 (oud artikel 73)

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

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

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

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

ONDERAFDELING B

Taxidiensten

Artikel 73 (oud artikel 74)

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

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

Artikel 74 (oud artikel 75)

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

Artikel 75 (oud artikel 76)

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

7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

Artikel 76 (oud artikel 77)

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

ONDERAFDELING C

Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 77 (oud artikel 78)

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

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

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

ONDERAFDELING D

Euro

Artikel 78 (oud artikel 79)

De in de eerste kolom van onderstaande tabel vermelde artikelen of onderdelen ervan, hebben betrekking op dit decreet. Met betrekking tot de bedragen die in euro worden vermeld in de tweede kolom van deze tabel, gelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling tot en

met 31 december 2001 de bedragen die in Belgische frank worden vermeld in de derde kolom.

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

AFDELING 4

Inwerkingtreding

Artikel 79 (oud artikel 80)

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

Artikel 80 (oud artikel 81)

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

IV. BESPREKING VAN HET GEKOPPELDE VOORSTEL VAN DECREET

1. Toelichting

De heer Bruno Tobback kondigt aan dat ingevolge het legistiek advies van het Decreetgevend Secretariaat van het Algemeen Secretariaat de indieners van het voorstel van decreet een amendement zullen neerleggen dat ertoe strekt de integrale tekst van het voorstel van decreet te vervangen door een nieuwe tekst.

Wat de bedoeling betreft van dit voorstel van decreet verwijst de heer Bruno Tobback naar de toelichting die de heer Johan Malcorps verstrekt heeft na de algemene toelichting van de minister. Hij herhaalt dat het slechts de bedoeling is het systeem van de mobiliteitsconvenanten decretaal te onderbouwen.

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat het initieel de bedoeling was dit decreet nog goed te keuren voor het kerstreces van 2000. Daartoe werd het voorstel van decreet ingediend zonder dat met het legistiek advies werd rekening gehouden. De opmerkingen van het legistiek advies worden ondergaan door een amendement dat ertoe strekt de tekst van het voorstel te vervangen. Het amendement is technisch van aard omdat het inhoudelijk niets aan het eigenlijke voorstel wijzigt maar louter aan de formulering sleutelt.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe of de commissie kan beschikken over het legistiek advies waarnaar de indiener verwijst en waarop het amendement gebaseerd is, verklaart de heer Bruno Tobback dat hij als eigenaar van het legistiek advies verkiest dit niet te doen : het amendement moet volstaan.

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, commissievoorzitter of het legistiek advies integraal wordt opgevolgd, bevestigt de heer Bruno Tobback dat dit het geval is. Hij verduidelijkt dat het niet de gewoonte is legistische adviezen over voorstellen die voor de indiener bestemd zijn, te verspreiden in commissie.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij uit de toelichting van de heer Johan Malcorps bij het voorstel van decreet uitgaande van de meerderheidsfracties begrepen heeft dat de meerderheidsfracties inhoudelijk geen probleem hebben met het voorstel van decreet van de CVP-fractie.

De heer Carl Decaluwe bevestigt dat hij zijn voorstel van decreet voorlopig niet wenst behandeld te zien in commissie en een evaluatie afwacht. De commissie beslist bijgevolg het voorstel van decreet van de heer Carl Decaluwe los te koppelen van het voorstel van decreet van de meerderheidsfracties en de bespreking van het voorstel van decreet uitgaande van de CVP-fractie op te schorten.

Bij monde van de heer Carl Decaluwe verklaart de CVP-fractie dat zij – omdat de meerderheid andermaal niet in aantal is en omdat er geen openheid is naar het legistiek advies – de vergadering verlaat. Ook de leden van de Vlaams Blokfractie verlaten de vergadering.

2. Artikelsgewijze bespreking

Door de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones wordt een amendement nr. 1 (*Vl. Parl. St.* 2000-2001 nr. 293/2) ingediend dat ertoe strekt de tekst van het voorstel volledig te vervangen.

De heer Bruno Tobback verklaart dat één van de belangrijkste opmerkingen van het legistiek advies was dat de opbouw van het voorstel van decreet weinig systematisch was. De opbouw is nu anders opgebouwd. Eerst worden de begrippen gedefinieerd, waarna het principe van het lokale mobiliteitsconvenant gesteld wordt en de verschillende onderdelen ervan omschreven worden. Tenslotte worden ook de verantwoordelijkheden duidelijker gedefinieerd en wat de evaluatie inhoudt. Er wordt duidelijk geponeerd dat jaarlijks het globale systeem van convenanten dient geëvalueerd te worden.

De volledige structuur werd dus gewijzigd maar inhoudelijk werd er weinig veranderd aan het concept en het principe van het decreet.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat zij zich over alle artikelen van dit voorstel van decreet zal onthouden omdat de behandeling van dit voorstel van decreet niet getuigt van goed parlementair werk.

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat overal in het voorstel van decreet de term "bijakte" dient vervangen te worden door de term "module". Deze wijziging is conform met de huidige praktijk. De commissie stemt in met deze aanpassing bij wijze van tekstcorrectie.

Op vraag van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer of de toelichting nog overeenstemt met de

geamendeerde artikelen, verduidelijkt de heer Bruno Tobback dat de toelichting inderdaad niet meer overeenstemt door de verplaatsing van de artikels.

Op vraag van de heer Jan Loones wordt verwezen naar de gedachtewisseling over de objectieve behoefteanalyse met de administratie Wegen en Verkeer van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (*Vl. Parl. St.* (1999-2000) nr. 199/1).

Artikel 1

Het geamendeerde artikel 1 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 2

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat deze tekst oorspronkelijk terug te vinden was in het originele artikel 3.

Het geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 3

De heer Johan Malcorps benadrukt dat de opening wordt gemaakt naar de maatschappelijke actoren. Die worden opgesomd in de memorie van toelichting. Het gaat o.a. over grote winkelcentra : de mobiliteitsconvenanten kunnen naar die actoren toe een nieuw instrument worden.

Er volgt een taalkundige discussie omtrent genereren. De commissie beslist dat het de activiteiten zijn die vervoersstromen "genereren".

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt verduidelijking waarom in dit artikel sprake is van lokale mobiliteitsconvenant terwijl in artikel 2 – definities – sprake is van "mobiliteitsconvenant".

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat in artikel 2 enkel de term "mobiliteitsconvenant" wordt gehanteerd, terwijl in de overige artikelen overal consequent de term "lokale mobiliteitsconvenant" wordt gebruikt.

Er kunnen andere dan lokale mobiliteitsconvenanten zijn maar het uitgangspunt is wel "lokale mobiliteitsconvenant".

Het geamendeerde artikel 3 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 4

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat het geamendeerde artikel 4 inhoudelijk overeenstemt met het oorspronkelijke artikel 5.

Het geamendeerde artikel 4 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 5

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat het geamendeerde artikel 5 inhoudelijk overeenstemt met het oorspronkelijke artikel 6.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt verduidelijking over het gehanteerde begrip "sancties".

De heer Bruno Tobback verklaart dat de sancties in principe contractueel af te spreken zijn omdat een convenant en een module contractuele afspraken zijn. Het principe is dat het echter geen vrijblijvende overeenkomsten zijn. Vandaar dat er sancties moeten voorzien worden bij de niet-naleving. De bepalingen bij niet-naleving worden opgenomen in de overeenkomst.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt waarom deze bepaling in een decreet staat als blijkt dat het per convenant wordt vastgelegd. De heer Bruno Tobback repliceert dat er een decretale verankering moet zijn van een bestaande praktijk : het systeem van convenanten is een methodiek van werken die moet decretaal verankerd worden.

De heer Dirk Holemans verklaart dat hij van oordeel is dat een decretale verankering een goede zaak is om aan te tonen dat het engagement van de convenanten niet vrijblijvend is – vandaar het principe van sancties – en om een zekere eenvormigheid voor te schrijven.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat in het normale decretale werk wel sancties worden vastgelegd. Men moet zich durven afvragen of het

gebruikelijk is dat decretaal de verplichting tot sancties wordt opgelegd zonder dat decretaal wordt bepaald welke vorm die sancties kunnen aannemen.

De heer Bruno Tobback repliceert dat dit geen boetes, administratieve of strafrechtelijke sancties zijn. Het gaat over contractuele overeenkomsten die geen wetsovertredingen sanctioneren. Tegenover contractuele verplichtingen staan contractuele sancties.

Minister Steve Stevaert stelt dat er vroeger convenanten konden worden afgesloten zonder sancties, dit kan niet langer in de toekomst.

Na lezing van het artikel 5 (de modules "kunnen" betrekking hebben) en het artikel 4 wijst mevrouw Wivina Demeester-De Meyer op het vrijblijvend karakter van de bijakten. Zij begrijpt nog steeds niet waarom moet ingeschreven in een decreet dat er sancties zijn bij niet-naleving.

De heer Jan Loones vindt het een goede zaak dat het parlement een aantal randvoorwaarden vastlegt. Wat de sancties betreft, verklaart hetzelfde lid dat de eerste sanctie natuurlijk is dat als de ene partij zijn verbintenissen niet nakomt, de andere partij dat ook niet meer moet doen.

De sancties lijken hem een bijkomend middel te zijn om impulsen te geven. Het wordt aan de regering overgelaten om een invulling te geven. Hij vindt het geen goede zaak om hier een limitatieve opsomming te geven.

De heer Dirk Holemans is van oordeel dat de rol van de gemeenten versterkt wordt in haar positie naar het gewest toe.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer blijft erbij dat de afdwingbaarheid niet blijkt uit de voorliggende tekst.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat een decretale basis de garantie biedt dat convenanten in de toekomst blijven bestaan.

De heer Dirk Holemans verwijst naar artikel 7 waar de jaarlijkse rapportage van de regering aan het parlement werd ingeschreven.

De heer Jan Loones wenst verduidelijking omtrent de libellering van artikel 4: "modules kunnen betrekking hebben op...". Wijst deze formulering op een limitatieve opsomming? De heer Bruno Tob-

back stelt dat er nog andere zaken kunnen opgenomen worden.

Het geamendeerde artikel 5 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

Het geamendeerde artikel 6 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 7

De heer Bruno Tobback verduidelijkt dat dit artikel betrekking heeft op de globale evaluatie van het convenantenbeleid.

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer naar een juiste timing, wordt er een subamendement nr. 2 ingediend door mevrouw Wivina Demeester-De Meyer dat ertoe strekt een timing in te schrijven voor de evaluatie.

De heer Bruno Tobback heeft geen bezwaar tegen het inschrijven van een timing maar maakt voorbehoud voor de evaluatie die dit kalenderjaar 2001 dan moet gebeuren. Voor 2001 moet er dus een uitzondering gemaakt worden. De commissie is het hiermee eens.

Het subamendement nr. 2 wordt unaniem met 11 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 7 wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

3. Eindstemming

Het geamendeerde voorstel van decreet wordt met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen aangenomen.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**Artikel 1**

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° lokaal mobiliteitsbeleid : een gemeentelijk of intergemeentelijk beleid dat in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de partijen door een mobiliteitsconvenant wordt uitgebouwd op basis van een overkoepelende visie op duurzame mobiliteit ;
- 2° mobiliteitsconvenant : een modulair opgebouwde overeenkomst die inspeelt op de steeds veranderende mobiliteitsproblematiek en die bestaat uit een moederconvenant en één of meer modules ;
- 3° moederconvenant : een overeenkomst die inzake het lokaal mobiliteitsbeleid het algemene kader creëert voor het totstandkomen van het structurele overleg tussen de partijen bij een mobiliteitsconvenant ;
- 4° module : een overeenkomst die bij een moederconvenant wordt afgesloten en die specifieke afspraken bevat rond de realisatie van de projecten van het lokaal mobiliteitsbeleid.

Artikel 3

De Vlaamse overheid, de lokale overheid, de Vlaamse Vervoermaatschappij en in voorkomend geval de provinciale overheid en elke maatschappelijke actor waarvan de activiteiten belangrijke vervoersstromen genereren, kunnen een lokaal mobiliteitsconvenant sluiten met het oog op de realisatie van het lokale mobiliteitsbeleid, uitgewerkt in een mobiliteitsplan.

Het lokale mobiliteitsconvenant bindt de partijen.

Artikel 4

Het moederconvenant bevat minimaal :

- 1° de algemene doelstellingen en uitgangspunten van een duurzaam mobiliteitsbeleid ;

2° de basisvoorwaarden waaraan het lokale mobiliteitsplan minimaal voldoet ;

3° het toepassingsgebied ;

4° de organisatie van de besluitvorming ;

5° de engagementen van de partijen ;

6° de evaluatiemethodiek.

Het moederconvenant geldt voor een periode van vijf jaar vanaf de datum van de ondertekening en zolang een module bij het moederconvenant in uitvoering is.

Artikel 5

De modules kunnen betrekking hebben op :

- 1° de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten ;
- 2° de verbetering of de aanleg van nieuwe infrastructuur ;
- 3° de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer ;
- 4° andere projecten om de mobiliteit te beheersen.

De module kan niet in strijd zijn met de inhoud van het moederconvenant.

De module bevat sancties voor het geval een partij haar verbintenissen niet nakomt.

Artikel 6

De Vlaamse regering stelt het type-moederconvenant en de type-modules vast.

De Vlaamse regering kan het type-moederconvenant en de typemodules slechts wijzigen na de in artikel 7 bedoelde evaluatie.

Artikel 7

De Vlaamse regering evalueert jaarlijks voor 30 juni dit decreet en brengt hierover verslag uit bij het Vlaams Parlement.

BIJLAGEN

BIJLAGE I : LEGISTIEK ADVIES VAN HET DECREETGEVEND SECRETARIAAT**Directie Decreetgeving****Afdeling Decreetgevend Secretariaat**

Betreft : Tekst door de commissie in eerste lezing aangenomen van het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (*Parl. St.* VI. P., 2000-2001, nr. 435/1)

LEGISTIEK ADVIES, ten behoeve van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie**Algemene opmerkingen**

Door amendering is de klachtbehandeling verschoven van de VVM naar het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De rapportering erover door de VVM is daarmee onmogelijk geworden. Het ontwerp dient bijgevolg op dit punt te worden aangepast.

Ingevolge een opmerking van de Raad van State is de bepaling over de inwerkingtreding gewijzigd. De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop ieder van de bepalingen van dit decreet in werking treden. Deze wijziging is echter niet verwerkt in al de (overgangs)bepalingen. Het lijkt voor de rechtszekerheid aangewezen na te gaan of de woorden "na de inwerkingtreding van dit decreet" of de woorden "de bepalingen van dit decreet vanaf de inwerkingtreding ervan" voldoende de intentie van de decreetgever weergeven.

In het dispositief van het decreet wordt "en/of" gebruikt. Daar "of" ook de betekenis van "en" kan hebben, moet het woord "en/" geschrapt worden. Het is voldoende de term "en/of" te vermelden in de verantwoording.

De strafbaarstelling gebeurt bij gelede normstelling. In het ontwerp wordt niet alleen de overtreding van decreetsbepalingen maar ook de overtredingen van de uitvoeringsbesluiten en de vergunningsvoorwaarden strafbaar gesteld. Door deze techniek heeft de decreetgever op het ogenblik dat hij een strafbepaling vastlegt geen welomlijnd idee van het gedrag dat nadien in uitvoeringsbesluiten strafbaar wordt gesteld. Door het gebruik van gelede normstellingen kunnen problemen ontstaan bij het vaststellen welk bestanddeel uitmaakt van het delict en welk niet.

In het ontwerp worden steeds verschillende termen gebruikt voor ogenschijnlijk dezelfde "persoon". Bijvoorbeeld voor taxidiensten worden de termen "zaakvoerder, exploitant, ondernemingen, vergunninghouder en taxi-exploitant" door elkaar gebruikt. Voor de term zaakvoerder moet er daarenboven op gewezen worden dat dit een term is specifiek voor de BVBA. In andere vennootschapsvormen zoals NV, coöperatie en VOF gebruikt men meestal voor de zaakvoerder de term (afgevaardigd) bestuurder.

Een firma kan zowel een taxidienst zijn als een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Hoe wordt de prioriteit van de vergunningen vastgesteld ? De eerste aanvraag, de betaalde belasting, de omvang van de verschillende activiteiten ? Er dient opgemerkt te worden dat er een schending van het gelijkheidsbeginsel kan ontstaan wanneer in een gemeente de houders van twee vergunningen voor dezelfde omvang van activiteiten onder een verschillend belastingstarief zou vallen.

Artikelsgewijze opmerkingen

Artikel 2

Artikel 2, 1° vermeldt niet dat geregeld vervoer ook betrekking kan hebben op colli, zoals bepaald in artikel 18.

In artikel 2, 9°bis is het beter wegens de eenvormigheid de woorden "de gemeenten" in te voegen voor de woorden "Antwerpen en Gent".

Artikel 6

Zoals de Raad van State bij het voorontwerp opmerkte komt het de decreetgever niet toe zich te mengen in de organisatie van het ministerie.

Het Decreetgevend Secretariaat stelt voor te tekst van § 3 als volgt te wijzigen : "..., kan de burger een klacht neerleggen bij de Vlaamse regering die hierover beslist."

De procedure kan dan op basis van § 3, laatste lid, uitgewerkt worden door de Vlaamse regering. Dan kan ook het door amendering ingevoegde derde lid weggelaten worden. Het garanderen van de rechten van de verdediging is vanzelfsprekend en moet niet expliciet vermeld worden. Het is daarenboven gebruikelijker om van het horen van de betrokken partijen te spreken.

Artikel 8

Het Decreetgevend Secretariaat stelt voor het tweede lid van het geamendeerde artikel 8 als volgt te formuleren : "Het netmanagement omvat ten minste de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort, de halte-infrastructuur, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied, de informatie aan de burger en de informatie aan de stopplaatsen omtrent het aanbod van geregeld vervoer, de wijziging van de bedieningsfrequentie en van de bedieningstijden."

Wijziging houdt zowel een verhoging als een verlaging in. Zoals momenteel geformuleerd kan er nooit ergens nog een vermindering worden doorgevoerd.

Het begrip "aantrekkingspool" is nergens gedefinieerd.

Artikel 5 waarnaar verwezen wordt in het derde lid spreekt niet van "bedieningstijden" maar wel van "bedieningsfrequentie" en "minimumaanbod". Terwijl het geamendeerde tweede lid van artikel 8 zowel over bedieningstijden als bedieningsfrequentie handelt.

Artikel 9

Het Decreetgevend Secretariaat stelt voor § 2 te formuleren als volgt :

"§ 2. Vervoersgebieden zijn gebieden waar de gemeenten of delen van de gemeenten inzake mobiliteit een samenhangend geheel vormen . Zij omvatten een vervoerkern en een invloedsgebied. De gemeenten worden betrokken bij het opstellen van het netmanagement voor hun vervoersgebied of -gebieden.

Het Vlaamse Gewest telt dertien grote vervoersgebieden : ... Turnhout en het Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Binnen deze grote vervoersgebieden kunnen kleinere vervoersgebieden aangeduid worden.

Voor iedere vervoerskern wordt".

De in het amendement voorgesteld termen "specifiek Vlaams stedelijk gebied" kan niet opgenomen worden want deze stemt niet overeen met de definitie in artikel 2. Indien men een bepaling wil opnemen waarbij het gebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet aan de bepalingen van dit artikel moet voldoen (i.c. het niet hebben van een vervoerskern), dan heeft de bepaling geen normatieve waarde en kan ze beter weggelaten worden.

Er is een discrepantie tussen de toelichting en het dispositief. De toelichting stelt dat een gemeente enkel tot één vervoersgebied kan behoren. Het dispositief handelt over gemeenten of delen van gemeenten.

Artikel 11

In artikel 11 diende te opmerking van de Raad van State over de 'algemene' volkstelling tweemaal te worden verwerkt.

Artikel 14

Het Decreetgevend Secretariaat kan niet nagaan waarom de indieners van het amendement een eenzijdige "sanctionering" en eventuele wijziging van het beheerscontract nastreven. De technische gevolgen kunnen dan ook niet ingeschat worden.

Het Decreetgevend Secretariaat vraagt zich af of er geen timing moet worden voorzien voor het toezenden van het rapport aan het Vlaams Parlement.

Bij de woorden "een overzicht van de investeringen van het voorbije jaar, waarvoor de middelen definitief werden vastgelegd ;" rijst de vraag waar de investeringen moeten zijn vastgelegd en of de vastlegging begrepen moet worden in de begrotingtechnische betekenis van vastleggingskrediet.

Artikel 16

Als het derde lid de bedoeling had om aan de opmerking van de Raad van State tegemoet te komen dan volstaat de voorliggende formulering niet. Het Vlaamse Gewest ontleent immers op basis van artikel 92bis BWHI de bevoegdheid om samenwerkingsakkoorden af te sluiten. De voorliggende bepaling is derhalve overbodig.

Waarschijnlijk werd beoogd : "Onverminderd het eerste lid, kan het Vlaamse Gewest samenwerkingsakkoorden sluiten waarbij de gewestgrensoverschrijdende bezoldigd geregeld vervoer niet wordt georganiseerd door de VVM.".

De laatste zin van het geamendeerde artikel 16, vierde lid, herhalen de loutere uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse regering, die deze reeds heeft op basis van artikel 20 BWHI. Deze zin is dan ook overbodig.

Artikel 19

Als artikel 19, § 1, derde lid, de bedoeling had om aan de opmerking van de Raad van State inzake gewest-grensoverschrijdend vervoer tegemoet te komen, dan volstaat de voorliggende formulering niet. Het Vlaamse Gewest ontleent immers op basis van artikel 92bis BWHI de bevoegdheid om samenwerkingsakkoorden af te sluiten. De voorliggende bepaling is derhalve overbodig.

Waarschijnlijk wordt beoogd : "Onverminderd het tweede lid, kan het Vlaamse Gewest samenwerkingsakkoorden sluiten waarbij de gewestgrensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer mogen worden geëxploiteerd zonder vergunning."

Artikel 27

Het Decreetgevend Secretariaat kan niet nagaan waarom dit artikel weggelaten werd. De technische gevolgen kunnen dan ook niet ingeschat worden.

Artikel 37

Het Decreetgevend Secretariaat stelt omwille van de rechtszekerheid (de lengte van een maand kan variëren) voor in de tekst van het amendement de woorden "de maand" te vervangen door de woorden "dertig dagen". Er dient ook verduidelijkt te worden door wie en wanneer de ontvangst plaatsvindt.

Artikel 39

Het Decreetgevend Secretariaat stelt voor in het amendement het overleg te voeren met taxi-exploitanten met een vergunning voor de betrokken gemeente, zoals ook in het initiële ontwerp was opgenomen. Dit biedt het voordeel als de toekenning van vergunningen ooit van instantie wijzigt, men dit artikel ongewijzigd kan blijven toepassen.

Artikel 42

In artikel 42, § 1, eerste lid 8°, stelt het Decreetgevend Secretariaat voor te bepalen : "kentekens die ... aangebracht zijn".

Artikel 50

Zelfde opmerking als bij artikel 37.

Artikel 54

Aangezien de voorzitter en de ondervoorzitter geen leden zijn, is er geen opvolging voorzien bij voortijdige beëindiging van hun mandaat.

In het geamendeerde tweede lid van artikel 54, § 3, heeft de zin "Zowel voetgangers, fietsers, gebruikers van openbaar vervoer, motorrijders als automobilisten en anderen moeten aan bod komen." geen norma-

tieve waarde. Deze kan dan ook beter weggelaten worden in het dispositief en verwerkt worden in de voorbereidende werken.

Artikel 79

Dit artikel dient nog in de commissie te worden besproken.

BIJLAGE II : TAALADVIES VAN DE DIENST STUDIE EN ADVIES

Taaladvies over de termen *netmanagement*, *exploitatie* en *colli* in het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, ten behoeve van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

1. Inleidende opmerkingen

Ontwerpen van decreet worden, volgens de gewone procedure, taalkundig gereviseerd door de dienst Taaladvies van de Kancelarij van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De opmerkingen in dit advies ten behoeve van de commissie moeten dan ook begrepen worden als een *aanvulling* bij de behandeling die het ontwerp bij die dienst heeft gekregen.

Het advies dat hier wordt gegeven is noodzakelijkerwijze beperkt tot taalkundig-terminologische opmerkingen. Eventuele *juridische implicaties* kunnen niet worden ingeschat door de Taaladviesdienst. Zo is het onmogelijk om in het bestek van dit advies de relatie na te gaan van de hier gehanteerde terminologie met de terminologie in de bestaande regelgeving. De commissie kan het beste oordelen of een dergelijk aanvullend onderzoek nuttig dan wel noodzakelijk is.

Het onderzoek van de termen die de commissie heeft aangewezen, wordt telkens onderverdeeld in drie punten :

1. een betekenisanalyse van de term zoals die wordt gebruikt in het huidige ontwerp,
2. een analyse van de algemeen Nederlandse betekenissen en gebruikswijzen van de term,
3. een afrondend en samenvattend advies.

2. Netmanagement / Netbeheer

2.1. De term(en) in het ontwerp

De term *netmanagement* wordt geïntroduceerd in onderafdeling B van Hoofdstuk II, afdeling 1. Uit de tekst van het ontwerp en de memorie van toelichting (p. 14 e.v.) blijkt dat hiermee een instrument wordt bedoeld dat de VVM moet opstellen, om a) uitvoering te geven aan het systeem van basismobiliteit door de bedieningscriteria van de geregelde vervoersdiensten af te stemmen op die van de basismobiliteit en b) de bereikbaarheid van het geregeld vervoer in het Vlaamse Gewest zo groot mogelijk te maken. Het *netmanagement* is een geheel van criteria, maatregelen en regelingen om die doelstellingen te bereiken. De commissie vraagt of de term kan/moet worden vervangen door *netbeheer*.

2.2. Terminologische analyse van de begrippen

Management heeft drie hoofdbetekenenissen :

- het proces van besturen van een grote organisatie, met name een onderneming ;
- de personen belast met het bestuur van de organisatie (bedrijfsleiding) ;
- de bedrijfskunde.

Beheer heeft als betekenissen :

- het bestuur, het toezicht, de bewindsvoering van iets (*magazijnbeheer/duinbeheer/spoorwegbeheer*) ;
- de administratie van geld en goed (*financieel beheer*) ;
- (Niet algemeen, in België :) de dienst die zich bezighoudt met de administratie van geld en goed.

Management is een recentere term, met een vergelijkbare betekenis als beheer, maar een kleiner toepassingsgebied (de organisatiecontext).

Netmanagement komt in het huidige taalgebruik vooral voor in de context van de omroepen (voorbeeld : *Wegens privé-omstandigheden kan G. Hulshof zelf niet aanwezig zijn, maar de twee andere leden van het netmanagement (...) kunnen volgens hem even goed de nieuwe formule van Nederland 1 uitleggen.* (NRC-handelsblad, 22 november 1996, <http://www.nrc.nl/W2/Nieuws/1996/11/22/Med/01.html>), het management van computernetwerken, en sporadisch in de vervoerssector (m.n. in het mobiliteitsplan van augustus 2000 van de stad Brugge, <http://www.brugge.be/downloads/beleidsplan.pdf>).

Netbeheer komt zeer veel voor in de context van de energie- en nutsvoorzieningen (*het netbeheer van het telefoonnet*), en, in Nederland, in de context van transportnetten.

2.3. Conclusie en aanbeveling

Het gebruik van *management* in het algemeen en *netmanagement* in het bijzonder in de betekenis "uitgewerkt plan/project voor het beheer/management van iets" is zeer ongebruikelijk in het huidige Nederlands. De wijziging tot *netbeheer* verandert aan die situatie niets : ook die term betekent in geen enkele context "uitgewerkt plan voor het beheer van iets".

Conclusie 1 : het is wenselijk om in ieder geval de bedoeling van de decreetgever duidelijker weer te geven in de term door te spreken van ***netmanagementplan, netbeheersplan, netmanagementdossier, netbeheersdossier, netmanagementproject, netbeheersproject*** o.i.d.

Conclusie 2 : de vraag of moet worden gekozen voor *management* dan wel *beheer* in de samenstelling is moeilijker te beantwoorden : een samenstelling met *beheer* roept reminiscenties op aan nutsvoorzieningen, waardoor misschien verwarring mogelijk is (cf. het Elektriciteitsdecreet, waar sprake is van *distributienetbeheer* en *netbeheerders* (Stuk 285 (1999-2000) – 1, passim)). *Management* is een term die actiever, dynamischer en "moderner" klinkt.

3. Exploitatie / Uitbating

3.1. De term(en) in het ontwerp

De term *exploitatie* wordt geïntroduceerd in het ontwerp in afdeling 2 van hoofdstuk II. De betekenis is klaarblijkelijk : "het in bedrijf hebben, beheren, winstgevend maken van het geregeld vervoer" (art. 15 van het ontwerp van decreet). De commissie vraagt of de term kan/moet worden vervangen door *uitbating*.

3.2. Terminologische analyse van de begrippen

Exploitatie heeft als hoofdbetekeningen :

- het exploiteren, winstgevend maken, in bedrijf hebben, beheren (*de exploitatie van de spoorwegen, winkelexploitatie, tramexploitatie*) ;
- het uitbuiten, misbruiken van iemands arbeidskracht (*de exploitatie van de arbeiders*).

Uitbating betekent :

- het beheren tegen een vast loon of provisie / het beheerd worden (Belg. Ned. : *in volle uitbating*) ;
- (Niet algemeen, Belgisch Nederlands :) dochteronderneming of filiaal van het moederbedrijf.

Een frequentieanalyse van het begrippenpaar exploitatie/uitbating geeft het volgende beeld :

Term	geschat aandeel van het totaal in Nederlandse bronnen	geschat aandeel van het totaal in Belgische bronnen	Aantal totaal
uitbating	13%	87%	816
exploitatie	85%	15%	7.547

De absolute frequentie van *uitbating* ligt beduidend lager dan die van *exploitatie*. De meerderheid van de gevallen van *uitbating* komen uit Belgische bronnen (de frequentieschatting is gebeurd op basis van tellingen van de termen op het wweb).

De term *exploitatie* komt in de meest diverse (economische) contexten voor, ook in die van het vervoer.

3.3. Conclusie en aanbeveling

Er is geen enkel taalkundig bezwaar tegen de term *exploitatie*. Die term is, integendeel, het meest frequent in de bedoelde betekenis, en wordt ook gebruikt in de context van (openbaar/geregeld) vervoer. De term *uitbating* heeft een beperktere verspreiding : die komt vooral in Belgisch Nederlands voor.

4. Colli

4.1. De term in het ontwerp

De term *colli* wordt geïntroduceerd in het ontwerp in artikel 18 van hoofdstuk II, afdeling 2. De betekenis is klaarblijkelijk : "stuk of pak dat wordt vervoerd door exploitanten van het geregeld vervoer". De memorie van toelichting verwijst in dat verband naar het besluit van de regent van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijk vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer. De Taaladviesdienst is er niet in geslaagd om de term in dat besluit te traceren.

4.2. Terminologische analyse van het begrip

Colli heeft de volgende betekenis :

stuk, kist, pak, koffer, krat e.d. ter verzending

Colli is etymologisch een meervoud van *collo*. In het huidige Nederlands wordt *colli* zowel in een enkelvoudige betekenis (pakje) als een meervoudige betekenis gebruikt (als meervoud van *collo*), volgens het volgende systeem :

<i>enkelvoud</i>	<i>meervoud</i>
het collo	de colli
het colli	de colli's

Er is geen enkele indicatie in de naslagwerken dat er nog andere algemene betekenisaspecten eigen zijn aan *colli*. Het ligt uiteraard voor de hand dat, in de context van het huidige ontwerp van decreet, nader wordt omschreven wat *colli* kan betekenen. In die oefening zou het nuttig zijn om het gebruik van de term in de bestaande regelgeving te betrekken. Een indicatie van deze stelling is de vaststelling dat in het ministerieel besluit van 14 februari 2000 houdende wijziging van de prijzen voor het vervoer van reizigers op het net van het stads- en streekvervoer van het Vlaamse Gewest en houdende vaststelling van de tussenkomsten van derden in de kosten van het openbaar vervoer van de gebruikers, *colli* wordt onderverdeeld in twee categorieën : "minder dan 5 kg" en "5 kg tot 30 kg" (B.S. 22/03/2000, p. 9013), wat impliceert dat *colli* noodzakelijk beperkt is tot pakjes van minder dan 30 kg. De Taaladviesdienst is echter niet bij machte om een dergelijk onderzoek ten gronde uit te voeren.

4.3. Conclusie en aanbeveling

Er is geen enkel taalkundig bezwaar tegen het gebruik van de term *colli*. Het staat de decreetgever vrij om de term nader te omschrijven, wat in deze context allicht wenselijk is.