Stuk 3 5 7 (1989-1990) - Nr. 5

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1989-1990 30 JUNI 1990

ONTWERP VAN DECREET

tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer uitgebracht door de heer J. Ansoms

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft hoger vernoemd ontwerp van decreet gedurende 6 vergaderingen besproken en goedgekeurd.

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. De Seranno.

Vaste leden : de heren J. Ansoms, G. Cardoen, J. De Seranno, M. Desutter, M. Didden, T. Van Parijs ;

de heren W. Content, V. Peuskens, A. Schellens, M. Schoeters ;

de heren E. Beysen, H. De Croo, J. Vandermarliere ;

de heren H. Candries, P. Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

de heren F. Aerts, P. Dumez, C. Marchand, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heer M. Olivier, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren M. Bartholomeeussen, A. Beckers, M. Gesquiere, R. Van Steenkiste ;

de heren Jozef Bosmans, D. Van Mechelen, F. Vermeiren ;

mevrouw F. Brepoels, de heer E. Van Vaerenbergh.

Zie :

357 (1989-1990)

— Nr. 1 : Ontwerp van decreet

— Nrs. 2 tot 4 : Amendementen

I. INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER J. SAUWENS, GEMEENSCHAPSMINISTER
VAN OPENBARE WERKEN EN VERVOER

1. Algemene inleiding

Bij de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht.

Waar deze maatschappij aanvankelijk slechts de aanleg en exploitatie van buurtspoorweglijnen over het hele land tot doel had, is zij door de wetten van 11 augustus 1924 en 29 augustus 1931 ook gemachtigd autobuslijnen te exploiteren.

Bij de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer werd de Koning gemachtigd zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van maatschappijen voor intercommunaal vervoer. Zo werden bij het koninklijk besluit van 25 maart 1961 de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent en bij het koninklijk besluit van 21 december 1962 de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen opgericht.

Het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer wordt onder de bevoegdheid van de Gewesten geplaatst krachtens de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het doel van het bijgaand ontwerp van decreet is, enerzijds, het aan het Vlaamse Gewest toekomende deel van de taken, goederen, personeelsleden, rechten en verplichtingen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen over te dragen aan een opvangstructuur en, anderzijds, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent in die opvangstructuur te integreren.

In haar regeringsverklaring van 2 februari 1989 heeft de Vlaamse Executieve zich als volgt uitgesproken over het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen :

„De inrichting van het stads- en streekvervoer zal worden toevertrouwd aan één Vlaams openbaar vervoerbedrijf, met enerzijds een geïntegreerd beheerde koepelorganisatie en anderzijds regionale vervoersentiteiten met autonomie op het vlak van de exploitatie".

De oprichting van één Vlaamse openbare vervoermaatschappij vermijdt conflictsituaties tussen meerdere exploitatiemaatschappijen die in éénzelfde gebied opereren.

Dit betekent geenszins dat de nieuwe maatschappij sterk centraal moet uitgebouwd worden. De dienstverlening vergt immers een exploitatie die dicht bij de markt staat zodat veranderingen in de vervoersbehoeften snel en doeltreffend kunnen beantwoord worden. Subregionale vervoersentiteiten die de mogelijkheid verkrijgen autonoom en binnen het hun toegewezen gebied te beantwoorden aan deze behoeften zijn geschikte instrumenten om dit doel te bereiken.

De hierboven geschetste bedrijfsstructuur is vervat in het voorliggend ontwerp van decreet.

2. Procedure

Bij de voorbereiding van het ontwerp werden de drie maatschappijen van in het begin betrokken.

Om de problemen te verkennen en voorstellen te formuleren werd op 1 maart 1989 een stuurgroep, waarin de directeurs-generaal van de drie maatschappijen zitting hadden, geïnstalleerd. Deze stuurgroep werd in zijn opdracht bijgestaan door vier technische werkgroepen met de volgende taakverdeling :

— decreet en statuten ;
— exploitatie ;
— financiën ;
— tarieven.

De werkgroep tarieven had rechtstreeks weinig te maken met de oprichting van een nieuwe vervoermaatschappij, maar het werd opportuun geacht om de problemen inzake tarifering, veroorzaakt door de exploitatie in eenzelfde gebied door meerdere maatschappijen, zo snel mogelijk weg te werken.

Op basis van de bevindingen van de stuurgroep werden op 24 mei 1989 voorstellen geformuleerd aan de Vlaamse Executieve. Deze eerste voorstellen hadden betrekking op :

— het aantal exploitatie-entiteiten en hun werkingsgebied ;

— de struktuur van de nieuwe maatschappij met de bevoegdheden van respektievelijk de centrale diensten en de exploitatie-entiteiten.

Na het advies te hebben ingewonnen van een werkgroep ad hoc, samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van alle leden van de Vlaamse Executieve en anderzijds één externe deskundige per politieke fractie aanwezig in de Vlaamse Executieve, hechtte de Vlaamse Executieve op 14 juni 1989, met eenparigheid haar principiële goedkeuring aan deze eerste voorstellen inzake de herstructurering van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen.

Verder werd beslist de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer te belasten met het opmaken van een voorontwerp van decreet tot oprichting van een Vlaamse Vervoermaatschappij. De begeleiding werd verzekerd door de bestaande werkgroep ad hoc.

Na talrijke vergaderingen van deze werkgroep ad hoc konden de in het kader van de administratieve en begrotingscontrole vereiste akkoorden worden gevraagd, zodat op 21 maart 1990 de Vlaamse Executieve haar principiële goedkeuring kon hechten aan een voorontwerp van decreet tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Na het inwinnen van het advies respectievelijk van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en van de Raad van State hechtte de Vlaamse Executieve op 6 juni 1990 haar goedkeuring aan het voorliggend ontwerp en werd de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer gemachtigd dit ontwerp in te dienen bij de Vlaamse Raad.

Tevens hechtte de Vlaamse Executieve haar principiële goedkeuring aan een voorontwerp van statuten. Dit document wordt ter informatie aan de leden van de Vlaamse Raad medegedeeld.

Waar de eigenlijke procedure van totstandkoming van de statuten vanzelfsprekend slechts kan aangevat worden nadat de rechtsgrond, in casu het decreet tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, aanwezig is, drong de kwestieuze mededeling zich op om een duidelijker inzicht te krijgen in het voorgelegde voorwerp van behandeling. Dit is

trouwens steeds de bedoeling geweest van de reeds vermelde uitgebreide interkabinettenwerkgroep die betrokken werd bij de redactie van het voorontwerp van statuten. Bovendien vinden bepaalde vragen van de Sociaal-Economische Raad van State, geformuleerd in hun respectieve advies over het voorontwerp van decreet, hun antwoord in het voorontwerp van statuten (zie bv. deze met betrekking tot de raden van advies).

3. Belangrijkste elementen uit het ontwerp van decreet

Het voorliggend ontwerp van decreet mag niet worden verward met een beleidsdocument. De bedoeling is immers in eerste instantie het Vlaamse deel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, te integreren in de nieuwe vervoermaatschappij. Er zijn vijf pakketten van artikels in het ontwerp die de opzet en inhoud van de op te richten maatschappij weergeven.

a) Doelstelling en inhoud

Het is nogal duidelijk dat het naast elkaar bestaan van drie maatschappijen een ernstige hinderpaal vormt voor een ideaal openbaar vervoer in Vlaanderen. De nieuwe bedrijfsstructuur zal een efficiëntere dienstverlening toelaten naar de reizigers. Gezien de aandelen in de nieuwe Maatschappij overwegend in het bezit zullen zijn en blijven van de overheid, neemt zij de vorm aan van een publiekrechtelijke vereniging.

Met inachtneming van bedrijfseconomische principes kan de dienst van algemeen belang verzekerd worden en kunnen andere publiekrechtelijke rechtspersonen (met name vooral de gemeenten) in het overleg m.b.t. het openbaar vervoer betrokken worden. Bovendien wordt de maatschappij in de mogelijkheid gesteld de activiteiten te ontwikkelen die verband houden met haar vervoersopdrachten. In dit verband is ook de mogelijkheid aanwezig om andere ondernemingen op te richten of er aan deel te nemen.

b) Kapitaalsstructuur

Het opstarten van de nieuwe maatschappij met een eigen kapitaal is noodzakelijk om alle rechten en verplichtingen van haar rechtsvoorgangers mogelijk te maken. De afschaffing van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen moet bij wet gebeuren en de ontbinding van de beide maatschappijen voor intercommunaal vervoer door de buitengewone algemene vergadering. Zowel de afschaffing als de ontbinding betekent dat de activa en de passiva ingebracht zullen worden in de nieuwe maatschappij.

Het ontwerp van decreet bepaalt duidelijk dat de nieuwe maatschappij voor het uitoefenen van haar taak van openbaar nut een toelage ontvangt om de uitgaven te dekken. Ingevolge het advies van de Raad van State werd deze garantie betreffende de aanpassing van het bedrag van de toelage ingeschreven in het ontwerp van decreet en wel in de beheersovereenkomst.

c) De bestuursorganen van de maatschappijen zijn :

— Algemene vergadering
— Raad van bestuur
— Directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal

— Algemene vergadering

Aanvankelijk zullen enkel eigenaars van aandelen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, aandeelhouders zijn van de Maatschappij.

Bij de toekenning van aandelen in de nieuwe Maatschappij zal volgens het evenredigheidsbeginsel rekening gehouden worden met de nominale waarde van vroegere aandelen.

Om de aandelenstructuur van de Maatschappij volledig tot uiting te laten komen in de besluitvorming, geldt de beperking van het stemrecht, bepaald bij artikel 76 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, niet.

— Raad van bestuur

De Raad van bestuur bestaat uit elf bestuurders benoemd door de Vlaamse Executieve waaronder de voorzitter en de ondervoorzitter. De raad van bestuur is de hoogste bestuursinstantie van de Maatschappij. Zij heeft hiertoe de meest uitgebreide bevoegdheid.

— Directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal

De directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd door de Vlaamse Executieve, die hen kan schorsen of afzetten. De directeur-generaal voert de beslissingen genomen door de raad van bestuur uit en staat in voor de dagelijkse leiding van de Maatschappij. Hij woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur bij met adviserende stem. De adjunct-directeur-generaal vervangt de directeur-generaal bij diens afwezigheid. Hij woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur bij met adviserende stem.

d) Werking van de maatschappij

Teneinde een dynamische werking van de nieuwe maatschappij te bevorderen en nieuwe ontwikkelingen in de vervoersbehoeften van nabij te kunnen volgen, is een structuur gewenst die toelaat dat vijf subregionale entiteiten op het vlak van de exploitatie autonoom kunnen beslissen.

Deze organisatievorm noodzaakt echter een geïntegreerde bedrijfsorganisatie waarbinnen de entiteiten werken en waardoor schaalvoordelen maximaal benut kunnen worden.

De afbakening van de vijf exploitatie-entiteiten zal ondermeer gebeuren aan de hand van volgende beginselen :

1. Daar hun hoofdtaak de dienstverlening aan de reiziger is, moeten zij dicht bij de markt staan, teneinde op een gepaste en directe manier te kunnen beantwoorden aan de noden van hun reizigers.

2. De zorg voor efficiëntie en rationalisatie mag niet uit het oog verloren worden. De exploitatie-entiteiten moeten voldoende groot zijn opdat ze zich kunnen veroorloven te werken met hooggeschoold personeel en moderne technische apparatuur.

3. De bekommernis moet voorop staat om conflictsituaties tussen exploitatie-entiteiten te vermijden.

4. De organisatievorm dient dicht te staan bij het niveau waarop lokale geïntegreerde verkeers- en vervoersplannen worden opgemaakt en een verkeersbeleid wordt uitgewerkt. Dit veronderstelt een overleg inzake de organisatie van de diensten van gemeenschappelijk vervoer.

Er zullen uiteraard steeds vervoerslijnen zijn die penetreren in het gebied van een andere exploitatie-entiteit. Zoals de Raad van State terecht besluit, wordt aan de exploitatie-entiteiten geen eigen rechtspersoonlijkheid noch een eigen patrimonium toegekend.

De bevoegdheid van de exploitatie-entiteiten wordt als volgt bepaald onder leiding van een directeur :

1° de verantwoordelijkheid voor de exploitatie binnen de perken van de hun toegewezen respectieve exploitatiebegroting ;

2° het commercieel beleid ;

3° de personeelsgebonden aangelegenheden, mits eerbiediging van de regels vastgelegd door de raad van bestuur.

De opgesomde bevoegdheden zijn essentieel voor het waarborgen van de autonomie van de exploitatie-entiteiten op het vlak van de exploitatie zelf, de lokale marketing en het individueel personeelsbeheer.

Gewestelijke en plaatselijke besturen, gebruikers en exploitanten, worden betrokken bij het openbaar vervoerbeleid door de raden van advies. Deze raden brengen advies uit over concrete lokale vervoerproblemen. De samenstelling en de werking van de raden van advies zullen in de statuten van de maatschappij worden geëxpliciteerd. Inzake de werking dient de nodige flexibiliteit te worden betracht.

Het beleid van de gehele nieuwe maatschappij moet geschraagd worden op de inzichten van de verantwoordelijken van de exploitatie-entiteiten.

In de statuten zal in een nauwkeuriger omschrijving van de opdracht van de raad der directeuren worden voorzien.

Enkel aan de nieuwe maatschappij wordt het geregeld vervoer toevertrouwd. Wat de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft, zal de nieuwe maatschappij over hetzelfde prioriteitsrecht als haar rechtsvoorgangers beschikken. De exploitatie van beide vormen van vervoer kan evenwel bij overeenkomst worden overgedragen aan derden. Gezien haar dienstverlenende opdracht heeft de Maatschappij een aantal rechten en verplichtingen die zo spoedig mogelijk in een beheersovereenkomst met de Vlaamse Executieve nader worden bepaald.

Deze beheersovereenkomst is het sluitstuk van de contractuele band tussen het Gewest, die een taak van openbare dienstverlening toevertrouwt en de Maatschappij, die deze taak binnen duidelijk gedefinieerde en contractueel vastgelegde termen, in autonomie vervult. Daartoe dient deze beheersovereenkomst te omvatten :

— de leverings- en andere verplichtingen van vervoerdiensten in het kader van de openbare opdracht en de principes inzake tarifering voor deze prestaties alsook de gedragsregels ten opzichte van de gebruikers ;

— de vaststelling, de berekening en de betalingsmodaliteiten van toelagen ten laste van de Gewestbegroting tot dekking van de lasten die voor de Maatschappij voortvloeien uit haar taken van openbare diensten, rekening houdend met de kosten en baten eigen aan de opgelegde exploitatie-voorwaarden. Hierbij zal minimaal rekening worden gehouden met de evolutie van de weddeschalen in de diensten van de Vlaamse Executieve ;

— de vaststelling, de berekening en de betalingsmodaliteiten van eventuele vergoedingen door de Maatschappij te

betalen aan het Gewest, rekening houdend met de voordelen verbonden aan het alleenrecht van de instelling en, in voorkomend geval, de haar door het Gewest verleende gebruiksrechten op door haar uitgevoerde investeringen ;

— de sancties bij niet-naleving door een partij van haar verbintenissen uit hoofde van de beheersovereenkomst, meer bepaald wanneer de openbare dienstverlening in het gedrang komt ;

— een ondernemingsplan dat de doelstellingen van de Maatschappij en haar strategie op halflange termijn van drie tot vijf jaar bepaalt.

De beheersovereenkomst zou bovendien moeten voorzien in een procedure van jaarlijkse toetsing en, in voorkomend geval, aanpassing van zijn bepalingen aan gewijzigde marktomstandigheden en aan technische ontwikkelingen, op initiatief van één van beide partijen en met gemeenschappelijk akkoord.

Het is de bedoeling dat uiterlijk zes maand vóór het verstrijken van de beheersovereenkomst, de instelling aan de Vlaamse Executieve een ontwerp van nieuwe beheersovereenkomst voorlegt. Indien bij het verstrijken van de beheersovereenkomst geen nieuwe overeenkomst in werking is getreden, zou zij van rechtswege verlengd worden voor één jaar. De eerste beheersovereenkomst zal worden afgesloten binnen het jaar na de samenstelling van de raad van bestuur.

De Maatschappij verricht het vervoer tegen door haar bepaalde tarieven. Voor het geregeld vervoer gelden maximumtarieven en toeslagen die vastgesteld worden door de Vlaamse Executieve. Deze toeslagen kunnen gevraagd worden aan de reiziger die geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen. Ingevolge het advies van de Raad van State worden de toeslagen in het ontwerp van decreet nader bepaald. Een maximumbedrag van deze toeslagen wordt niet decretaal vastgelegd omdat zulks aanpassingen bemoeilijkt.

De raad van bestuur zal na onderhandelingen tussen de Maatschappij en de representatieve vakorganisaties een voorstel van administratief en geldelijk statuut van het personeel overmaken aan de Vlaamse Executieve, die dit zal vaststellen.

Hierbij moet rekening worden gehouden met het bedrijfsmatig karakter van de Maatschappij, zonder dat afbreuk mag worden gedaan aan de algemene principes aangewezen door het koninklijk besluit te nemen in uitvoering van artikel 87, § 4 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988. Zoals de Raad van State in zijn advies terecht opmerkt, zal, zolang het bedoelde koninklijk besluit niet is getroffen, rekening moeten worden gehouden met het bepaalde in artikel 13, § 6, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, welke bepaling, luidens artikel 18, § 3, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, immers slechts wordt opgeheven op de datum waarop het in artikel 87, § 4, bedoelde koninklijk besluit in werking treedt.

Indien de Vlaamse Executieve binnen de gestelde termijn geen voorstel van de raad van bestuur heeft ontvangen, kan zij zelf een initiatief nemen.

Met het oog op een efficiënt personeelsbeheer en -beleid worden de bevoegdheden inzake de personeelsgebonden aangelegenheden toegewezen aan het meest aangewezen bestuurs- of uitvoeringsvlak. Dit houdt, waar mogelijk, een responsabilisering in van de leidende ambtenaren, mede in het kader van de autonomie der exploitatie-entiteiten.

Met de personeelsleden van het hoogste niveau worden die personeelsleden bedoeld, die een functie vervullen die overeenstemt met een betrekking die, wat betreft toelatingsvoorwaarden en/of taakinhoud, vergelijkbaar is met een betrekking van niveau 1 in de diensten van de Vlaamse Executieve. In het personeelsstatuut zullen deze betrekkingen nader afgebakend worden.

De fiscale voordelen die vroeger voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent golden, worden gedeeltelijk bestendigd.

De rechtszekerheid en de continuïteit vereisen dat de Maatschappij de rechten en verplichtingen overneemt van haar rechtsvoorgangers.

e) Controle en begroting

Teneinde de controle op de Maatschappij te verzekeren, worden een aantal bepalingen, geïnspireerd op de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, ingelast. De financiële en boekhoudkundige controle wordt geregeld zoals bepaald in artikel 64, § 1 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Deze controle wordt opgedragen aan een commissaris-revisor.

Het jaarlijks opstellen van een begroting zowel op het vlak van de investeringen als voor de gewone werkingsmiddelen, stelt de Maatschappij een instrument ter beschikking om het geplande vervoerbeleid te verwezenlijken. Een aantal artikelen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut zijn ook hier „mutatis mutandis" overgenomen.

f) Overgang van het personeel

Van het personeel van de Maatschappij maken deel uit alle personeelsleden van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Maatschappij voor het Intercommunaal vervoer te Gent, evenals de personeelsleden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die worden overgedragen.

In afwachting van een administratief en geldelijk statuut voor het personeel van de Maatschappij werd een overgangsregeling uitgewerkt.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid wijst erop dat de aard van het vervoer dat hier geregeld wordt slechts een bescheiden deel uitmaakt van de totale mobiliteitsstroom. Anderzijds wijst hij op het gevaar van een te vlugge en oppervlakkige bespreking, gezien het éénkamerstelsel van de Vlaamse Raad.

Hij stelt verder dat dit ontwerp van decreet slechts een onthaalstructuur creëert voor een vervoermaatschappij en dat de huidige bespreking dus slechts over een onderdeel van het veel ruimere vervoer- en mobiliteitsbeleid kan gaan.

De regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve van 2 februari 1989 spreekt zelf slechts in een beperkt aantal lijnen over de op te richten Vlaamse Vervoermaatschappij, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister verklaart dat het ontwerp van decreet dient beschouwd, los van de algemene mobiliteitsvraag en los van eisen die vanuit diverse kringen worden geformuleerd. Het is ontstaan uit een overleg met de meerderheidspartijen en gesteund op een algemene concensus vertrekkend van de binnen de huidige vervoermaatschappijen bestaande ervaring. Het doel van het ontwerp is een juridisch kader te scheppen waarbinnen het beleid op continue wijze kan verzekerd worden met de noodzakelijke overname van het personeel.

Hetzelfde lid merkt verder op dat de opdracht van de op te richten maatschappij het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer betreft. Een ander kenmerk van het door het ontwerp van decreet ingerichte vervoer is dat hiermee het „openbaar" vervoer wordt geregeld maar dat niets is voorzien voor het veel belangrijker collectief vervoer zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer, het werknemersvervoer door bedrijven, enz. Dit decreet gaat daar helaas, volgens spreker aan voorbij. Meer nog, het ontwerp van decreet houdt de mogelijkheid in dat de op te richten maatschappij veto's stelt tegen bepaalde vormen van collectief vervoer.

De Gemeenschapsminister stelt dat bedrijfsvervoer dat nu door een privé-exploitant wordt verzekerd op dezelfde wijze kan worden verdergezet. Het voorkeurrecht om deze exploitatie over te nemen gaat echter wel naar de Maatschappij.

De Gemeenschapsminister stipt aan dat in het ontwerp van decreet nergens de notie „openbaar vervoer" voorkomt. In plaats daarvan wordt de term „gemeenschappelijk vervoer" gebruikt waardoor andere vormen van vervoer zoals het bedrijfsvervoer en het leerlingenvervoer niet worden uitgesloten. Deze bijkomende opdrachten kunnen in het kader van een flexibel en autonoom beleid door de exploitatie-entiteiten worden vervuld. De taak van het Bestuur van het Vervoer kan op dit vlak worden overgenomen door de Maatschappij.

Hetzelfde lid, hierin bijgetreden door meerdere leden vraagt dat een aantal basisgegevens worden verstrekt over personeel, materiaal en exploitatie betreffende de drie maatschappijen. Deze gegevens vindt men in bijlage.

Voorts is hetzelfde lid van oordeel dat de kans niet wordt benut om in het ontwerp voldoende autonomie voor de op te richten maatschappij in te bouwen en in te spelen op de verbruikersnoden.

Het ontwerp van decreet creëert een gecentraliseerd organisme waarin de exploitatie-entiteiten in realiteit ondergeschikte delen zijn. Het concept is er één van deconcentratie en niet van decentralisatie. De Vlaamse Executieve begaat zodoende dezelfde vergissing als de nationale overheid in het verleden, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister stelt dat de autonomie van de exploitatie-entiteiten duidelijk in het decreet werd opgenomen. Hij is bereid om deze autonomie naar aanleiding van sommige ingediende amendementen beter te omschrijven.

Verder vindt het lid de aan de algemene vergadering toegekende bevoegdheden te beperkt. In de algemene vergadering zijn noch de privaatrechtelijke aandeelhouders, noch de exploitatie-entiteiten vertegenwoordigd. Zij hebben derhalve geen vat op het beleid.

Het lid betwijfelt of, gezien de opmerkingen van de Raad van State over de manier van oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij en de vertegenwoordiging van alle aan-

deelhouders in de organen van die maatschappij, de maatschappij wel kan opgericht worden op de wijze voorzien in het ontwerp van decreet.

Het lid vreest dat de onduidelijkheid die nog bestaat over de integratie van NMVB, MIVG en MIVA qua personeel, materiaal en onderhoud, tarieven, enzovoort, en de overlappingen die hieruit kunnen voortvloeien in het nadeel van de gebruiker zullen werken. Het is volgens hem geen goede start.

De Gemeenschapsminister antwoordt hierop dat de vrees voor die overlappingen juist een argument is om één Vlaamse Vervoermaatschappij op te richten.

Het lid drukt zijn voorkeur uit voor regionaal autonome maatschappijen die na een onderzoek over de bestaande vervoerstromen hun oorsprong vinden in samenwerkingsovereenkomsten tussen de bestaande maatschappijen voor intercommunaal vervoer en de NMVB.

In dat verband laat de Voorzitter laat een kaart van België rond delen met kleuraanduiding van de verkeersstromen.

Een ander lid heeft vragen en bemerkingen naar de Gemeenschapsminister i.v.m. de huidige werking van de bestaande vervoermaatschappijen, de relatie tot de bestaande wetten en de relatie tussen de overheid en de Vlaamse Vervoermaatschappij .

Het lid meent dat het ontwerp maar degelijk kan besproken worden na een beoordeling over de huidige werking van de maatschappijen. Dit was trouwens beloofd door de Gemeenschapsminister.

De Gemeenschapsminister wijst erop dat de huidige vervoermaatschappijen worden geconfronteerd met een aantal ongunstige factoren : stijgende personeels- en brandstofkosten, aangroei van het individuele voertuigenpark en terugval van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. De bezorgdheid voor deze ontwikkeling spoort aan om snel de nieuwe structuren op te zetten.

Het lid is van mening dat de huidige werking van de maatschappijen lacunes vertoont en voert als voorbeeld hiervoor aan een gebrekkige coördinatie tussen het NMVB-vervoer en het ander openbaar vervoer.

Hij noemt de werking van de maatschappijen te veel ambtelijk en te weinig bedrijfsgericht.

Hij verklaart zich voorstander van openbaar collectief vervoer, maar evenzeer van een goede dienstverlening waarvoor de aan de maatschappijen toegekende noodzakelijke middelen moeten ingezet worden.

Het lid betreurt dat de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt bestendigd als een ambtelijke instelling en haalt als voorbeeld hiervoor aan de verwijzing in het ontwerp van decreet naar de evolutie van de wedden in de diensten van de Vlaamse Executieve.

In het ontwerp van decreet vindt hij slechts enkele artikelen van de wet van 16 maart 1954 terug wat hem niet toelaat de aard van de Vlaamse Vervoermaatschappij als publiekrechtelijke instelling te bepalen.

De Gemeenschapsminister erkent dat het ontwerp van decreet voorziet in de oprichting van een maatschappij die kenmerken vertoont zowel van de instellingen van openbaar nut onderworpen aan de wet van 16 maart 1954 als van de economische overheidsbedrijven waarover een wetsontwerp in behandeling is bij de nationale wetgever.

Verder merkt het lid op dat de Vlaamse Vervoermaatschappij geen binding heeft met de Vlaamse Raad, maar dat de Vlaamse Executieve al de te nemen beslissingen tot zich trekt.

Het lid noemt het monopolie van de Vlaamse Vervoermaatschappij overdreven en voegt daaraan toe dat in het ontwerp van decreet geen rekening gehouden wordt met het bestaan van andere openbare vervoermaatschappijen.

De in het ontwerp van decreet uitgewerkte relatie van de op te richten maatschappijen met de overheid wordt gekenmerkt door een te groot overwicht van de Vlaamse Executieve, te weinig impact van de Vlaamse Raad en een te kleine autonomie van de Vlaamse Vervoermaatschappij.

De Gemeenschapsminister merkt op dat de in het ontwerp van decreet voorziene controle door de Vlaamse Executieve gebaseerd is op het systeem van de wet van 16 maart 1954.

Het lid is van oordeel dat de controle die uitgewerkt is voor de Vlaamse Vervoermaatschappij verder gaat dan de controle voorzien in de wet van 16 maart 1954.

De Gemeenschapsminister ontkent dat aan de Vlaamse Executieve een te sterke controlerende rol werd toebedeeld. De wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut werd inderdaad niet integraal overgenomen. Bovendien is het duidelijk dat de Vlaamse Raad uiteindelijk het laatste woord heeft met betrekking tot het bepalen van de hoegrootheid van de aan de Maatschappij te verstrekken toelage. De Voorzitter meent dat de investeringen ontsnappen aan deze controle van de Vlaamse Raad.

De Gemeenschapsminister stelt dat de beheersovereenkomst een essentieel stuk zal uitmaken van de begrotingsbespreking.

Een ander lid vraagt aan het vorige lid of hij gezien zijn opmerkingen een tegenstem zal uitbrengen op het ontwerp. Hij beaamt eerdere opmerkingen over de te grote invloed van de Vlaamse Executieve en stelt dat dit het gevolg is van de staatshervorming.

Hij betreurt dat het ontwerp van decreet enkel werd voorgelegd aan de SERV en niet aan gebruikers- en milieuorganisaties.

Ook is hij van oordeel dat niet belangrijk is wie het vervoer organiseert als iedereen zich maar kan verplaatsen in harmonie met het milieu.

Hij noemt de Vlaamse Vervoermaatschappij veel te centralistisch gestructureerd.

Hij vraagt of het voorziene budget voor de opfris- en schilderbeurt van de bussen van de Vlaamse Vervoermaatschappij niet beter gebruikt zou worden om in gebieden met beperkte dienstverlening het mogelijk te maken de fiets op de bus of tram mee te nemen.

Hij stelt voor dit zo snel mogelijk uit te testen op de kusttram.

Het advies van de SERV aanhalend maakt hij volgende kritische opmerkingen op het ontwerp van decreet :

— de te smalle financiële basis van de maatschappij ;

— de te grote overheidsinmenging ;

— de organisatie van de Raden van Advies die naar analogie met wat voorzien is voor de Raad van Bestuur beter zou moeten worden geregeld ;

— het bepalen van een vaste datum voor het afsluiten van een beheersovereenkomst ;

— tenslotte vraagt het lid welke maatregelen de Gemeenschapsminister denkt te zullen nemen voor het terugdringen van de auto(mobiel)mobiliteit en het bepalen van criteria voor het bereikbaarheidsniveau.

De Gemeenschapsminister bevestigt dat in belangrijke mate werd rekening gehouden met de opmerkingen van de SERV en de Raad van State. Bij de te smal geachte financiële basis van de Maatschappij dient gesteld dat in § 2 van artikel 6 in de aanvulling met het kapitaal van de bestaande maatschappijen wordt voorzien.

Het lid merkt tevens op dat de voor het organiseren van bijzonder geregeld vervoer vereiste toelating van de Vlaamse Vervoermaatschappij afremmend zal werken.

Hij wijst op de gebrekkige samenwerking van de bestaande maatschappijen met de gemeentebesturen en vindt in het ontwerp van decreet geen aanduidingen over de manier waarop de nieuwe maatschappij hieraan zal kunnen verhelpen.

Inzake de inspraak en de betrokkenheid van de lagere besturen verduidelijkt de Gemeenschapsminister dat er de voorkeur aan werd gegeven om dit eerder in de statuten te regelen, waardoor latere aanpassingen soepeler kunnen gebeuren, in plaats van via de omslachtige weg van het decreet.

Tenslotte dringt het lid aan op de vertegenwoordiging van de NMBS in de Raad van Bestuur van de op te richten maatschappij en stelt voor dat de Vlaamse Vervoermaatschappij een ombudsdienst zou organiseren om de belangen te verdedigen van de individuele gebruiker die niet in de Raden van Advies zetelt.

De Gemeenschapsminister stipt aan dat inzake de samenwerking met de NMBS de decreetgever geen opdracht kan verstrekken aan instellingen die afhangen van een nationale voogdijoverheid. Dit vormt echter geen beletsel voor een samenwerking met NMBS die overigens op verschillende vlakken reeds bestaat.

Een ander lid zegt over het ontwerp van decreet dat het een opvangstructuur creëert en een bedrijf opricht dat een vooraanstaande rol moet spelen in Vlaanderen.

Het ontwerp geeft autonomie aan dat bedrijf en creëert een band met de overheid die een controlerende functie krijgt wegens de financiële middelen die zij ter beschikking stelt.

Het lid vindt verder dat verschillende vragen onder meer in verband met de autonomie van en de samenspraak met de lokale besturen die het ontwerp van decreet nog oproept, beantwoord worden door de statuten van de op te richten maatschappij die de leden ter informatie hebben ontvangen.

De mogelijkheid tot autonoom werken zit volgens het lid onder meer vervat in de heel belangrijke beheersovereenkomst.

Hij dringt verder aan op overleg met de NMBS op plaatselijk vlak en vindt de aanwezigheid van een plaatselijke verantwoordelijke van de NMBS in de Raden van Advies belangrijker dan de vertegenwoordiging in de meer centrale Raad van Bestuur.

Verder vindt het lid dat in de relatie met klanten en verbruikers voldoende aan bod komt in het ontwerp. De Raad van Bestuur heeft zijn inziens ruime bevoegdheden. Het bezwaar van sommige leden dat de Vlaamse Executieve te veel macht tot zich trekt, wordt volgens dit lid verantwoord door het feit dat de overheid het grootste deel van de middelen via de gemeenschapsgelden verstrekt. Tot slot meent het lid dat met dit degelijk ontwerp een instrument wordt gecreëerd om een goed functionerend vervoersbedrijf te creëren.

Een ander lid wenst gegevens te bekomen over het aantal NMVB-reizigers, die aansluitend de trein nemen.

De Gemeenschapsminister zegt dat deze cijfers zullen rondgedeeld worden en merkt op dat een recente studie uitwijst dat de complementariteit auto-trein kleiner is dan gedacht en de complementariteit trein-regionaal vervoer groter.

In het investeringsbeleid zal er dus meer aandacht moeten gaan naar de verbetering van de overstapmogelijkheden dan voor het aanleggen van grote parkings.

Op vraag van een lid zal de Gemeenschapsminister deze studie aan de Commissie bezorgen.

Een ander lid vervolgt zijn uiteenzetting met een bijkomend voorbeeld over de autonomie van de exploitatie-entiteit. Dit voorbeeld is te vinden in de statuten die de bevoegdheden van de exploitatie-directeur opsommen.

Verschillende leden vinden dat het opnemen in de statuten van bepaalde bevoegdheden die de autonomie van de Vlaamse Vervoermaatschappij moeten waarborgen niet voldoende is. De statuten kunnen immers gewijzigd worden.

Die waarborgen kunnen volgens de leden beter worden ingeschreven in het decreet.

Een ander lid betreurt dat de aanwezigheid van de lokale besturen in de Raden van Advies beperkt zal zijn vermits die Raden maximaal negen leden tellen.

De Gemeenschapsminister wijst erop dat de ontwerp-statuten voorzien in Raden van Advies samengesteld uit de directeur van de exploitatie-entiteit en minstens negen leden.

Een lid wijst op de tegenstelling tussen het amendement ingediend door de heer De Croo over de coördinatie van de aktie van de exploitatie-entiteiten en de gemeenschappelijke aankopen van materiaal en het pleidooi dat ditzelfde lid heeft gehouden voor de autonomie van de exploitatie-entiteiten.

Het lid besluit dat hetgeen vervat is in het ontwerp van decreet zal moeten gerealiseerd worden door mensen. Het al dan niet succesvol zijn van de Maatschappij zal er van afhangen.

Ondanks de problemen die ongetwijfeld zullen opduiken bij de integratie van de drie bestaande maatschappijen wordt hier aan de Vlaamse Vervoermaatschappij een kans geboden om het negatief imago dat openbare vervoermaatschappijen nu hebben, af te schudden.

Een ander lid merkt op dat de enige belangrijke vraag in dit debat is of het instrument dat hier gecreëerd wordt eerder een hinderpaal dan wel een nuttig hulpmiddel is voor het bereiken van het gestelde doel.

In die zin ervaart hij het ontwerp van decreet wel als nuttig.

Het kan kaderen in een nog uit te stippelen en veel ruimer openbaar vervoerbeleid dat de integratie van de inspanningen noodzakelijk maakt.

Hier zal aandacht moeten geschonken worden aan de interactieenharmonisatievandeverschillendevervoersmogelijkheden.

Ook ervaart het lid het ontwerp van decreet niet als centralistisch maar als een uittekening van de krijtlijnen waarbinnen autonomie mogelijk is.

Een ander lid twijfelt of dit ontwerp een opvangstructuur creëert of een openbaar vervoerbeleid uitstippelt.

Als het laatste de bedoeling zou zijn, dan vindt het lid dit ontwerp van decreet onvoldoende.

In de Memorie van Toelichting ontbreekt een toekomstvisie over de rol van het stads- en streekvervoer en een evaluatie van hetgeen buitenlandse ervaringen ons kunnen leren.

Verwijzend naar de beleidsverklaring van de Gemeenschapsminister had het lid verwacht dat er sprake zou zijn van :

— een neutrale doorlichting van de werking van de bestaande maatschappijen ;

— medezeggenschap van de lokale overheden ;

— de inschakeling van de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij in een meer algemeen beleid.

De Gemeenschapsminister is het eens met de stelling dat een doorlichting van de bestaande maatschappijen, voorafgaand aan de oprichting van de nieuwe vervoermaatschappij, de meest ideale werkwijze ware geweest, maar men mag daarbij niet vergeten dat de regionalisatie noopte tot het nu opzetten van een juridisch en administratief kader. Vertrekkend van de essentiële elementen die zullen blijken uit de aan gang zijnde doorlichting, kan de beheersovereenkomst die binnen het jaar na de samenstelling van de nieuwe Raad van Bestuur door de Maatschappij met de Vlaamse Executieve dient te worden gesloten, geïnspireerd worden door een aantal buitenlandse voorbeelden.

Er dient daarbij opgemerkt te worden dat bijvoorbeeld in Nederland ook sterk gepleit wordt voor een betere coördinatie.

Het lid vraagt dat in Vlaanderen voor wat mobiliteitsmanagement betreft overkoepelend zou gewerkt worden. Er is nood aan een instantie die de verschillende deelsectoren, ook al behoren die tot het nationale niveau (bv. NMBS), coördineert.

Het lid informeert daarenboven naar :

1. De relatie van de nieuwe maatschappij met de NMBS

Kan de Vlaamse Vervoermaatschappij het voorstadsvervoer overnemen indien de NMBS dit zou afstoten en kan de Vlaamse Executieve hierover een afzonderlijke beheersovereenkomst sluiten met de nieuwe maatschappij of een andere maatschappij ?

2. De relatie met de gemeenten

Kunnen de gemeenten iets afdwingen van de nieuwe maatschappij in verband met de conceptie van hun verkeersplan ?

3. De relatie van exploitatie-entiteiten met de koepel van de Maatschappij

De statuten laten slechts een beperkte werking van de entiteiten toe. Zij moeten afzonderlijke beheersovereenkomsten kunnen sluiten met de lokale overheden.

De Gemeenschapsminister verwijst naar de artikelsgewijze commentaar bij de Memorie van Toelichting waarbij in de artikels 19 en 20 uitgebreid wordt ingegaan op de taakomschrijving van de exploitatie-entiteiten. Het te sterk centraal leiden van de Maatschappij wordt hierdoor vermeden. Overigens meent hij dat in de beheersovereenkomst kan worden vermeld dat de toelage die aan de Maatschappij wordt verstrekt wordt opgesplitst naar de vijf entiteiten toe. Ook kunnen in deze beheersovereenkomst specifieke opdrachten worden toegewezen aan bepaalde entiteiten.

De Voorzitter haalt het advies van de SERV aan om te wijzen op de te grote impact van de Executieve in de nieuwe maatschappij en de te kleine rol van de Vlaamse Raad.

De Voorzitter citeert een reeks van dekkingscoëfficiënten van de NMVB per regio. Daaruit blijken grote verschillen qua rendabiliteit voor de regio's.

De Voorzitter pleit verder voor een grotere responsabilisering van de subregio's met coördinatie van het beleid bij de Executieve via een multidisciplinaire dienst ad hoc.

De Gemeenschapsminister stelt dat de dekkingscoëfficiënt niet steeds de mate van rendabiliteit bepaalt.

Bij vergelijking van de dekkingscoëfficiënten van verschillende regio's dient rekening gehouden te worden met de mate waarin vervoer wordt verstrekt. Een relatief hoge dekkingscoëfficiënt kan gebeurlijk betekenen dat het openbaar vervoer verschraald is tot een piekuurbediening waardoor de sociale opdracht slechts in beperkte mate wordt verzorgd.

Een lid geeft als mogelijke middelen tot verbetering van de dekkingscoëfficiënt het inschakelen van zogenaamde „gesneden diensten" met beperkte prestaties op verschillende tijdstippen van de dag of de invoering van polyvalent gebruik van sommige werknemers deels als bestuurder, deels als mecanicien.

De Voorzitter kan niet instemmen met de in artikel 15 van het ontwerp vermelde onverenigbaarheden voor parlementsleden.

Hij noemt dit beledigend voor de Vlaamse Raad en wenst dat ook kabinetsleden in de opsomming zouden opgenomen worden.

Wat de voorgestelde aanpassing van artikel 15 betreft wenst de Gemeenschapsminister deze vooraf voor te leggen aan de Executieve zodat ter zake nog geen definitief antwoord kan worden verstrekt.

Tenslotte wenst de Voorzitter erop te wijzen dat qua begroting en toegekende middelen de wet van 16 maart 1954 moet gevolgd worden om controle van het parlement mogelijk te maken.

Een lid meent uit de vorige tussenkomsten te hebben kunnen afleiden dat de doelstellingen van dit decreet onvoldoende werden geformuleerd. Hij beaamt deze mening en benadrukt dat in het kader van de algehele mobiliteit een marktgerichte benadering ontbreekt. Deze conclusie sluit aan bij zijn ervaring als vice-voorzitter van de MIVA, waar het lid heeft kunnen vaststellen dat door gebrek aan autonomie van deze maatschappij een flexibele instelling inzake openbaar vervoer niet mogelijk is. Het kan niet ontkend worden dat de behoeften van de potentiële gebruiker van het openbaar vervoer in tijd snel wijzigen, maar de maatschappij heeft hierop niet kunnen inspelen omdat de voogdijoverheid daartoe niet de nodige ruimte liet.

Het lid merkt op dat in het voorontwerp zowel centraliserende als decentraliserende elementen voorkomen. Gevreesd wordt echter dat de centraliserende krachten de bovenhand zullen halen en het beleid van de nieuwe maatschappij zullen bepalen. Het lid is van oordeel dat dit beleid evenwel dient uit te gaan van twee centra : Antwerpen en Gent met een onontbeerlijke coördinatie met het streekvervoer. Het lid verwijst naar het bestaande overleg tussen NMVB en MIVA waarvan de resultaten hem als teleurstellend overkomen en citeert daarbij twee voorbeelden die zijn vaststelling aantonen.

1. In het centrum van Antwerpen, aan het F. Rooseveltplein werd door NMVB in het verleden een zijns inziens overbodig busstation aangelegd. Het lid is van oordeel dat de opvang van de streekreizigers aan de rand van de stad dient te gebeuren, en niet in het centrum.

2. De Gemeenschapsminister plant de uitbouw van een snelspoor Mortsel-Antwerpen Linkeroever waar voor de reiziger slechts een beperkte tijdswinst van 5 minuten wordt verkregen ten koste van ettelijke moeilijkheden. Afspraak met de NMVB zou kunnen voorkomen dat deze maatschappij haar autobusdiensten op deze as blijft verzekeren naast de uitbating van het tramsnelspoor. De belangrijke infrastruktuurwerken aan de Grote Steenweg te Berchem waren ongetwijfeld beter tot hun recht gekomen indien men voor slechts één systeem had geopteerd.

Het lid betwijfelt of de nieuwe voorziene structuur een oplossing voor gelijkaardige problemen zal kunnen brengen ondanks de blijkbaar goede intentie die aanwezig is.

De Gemeenschapsminister gaat akkoord met het standpunt dat de fusie van de bestaande maatschappijen ook vanuit het oogpunt besparing moet onderzocht worden. Deze besparing kan bereikt worden door een betere coördinatie.

De Gemeenschapsminister besluit uit de door het lid gegeven voorbeelden van het ontbreken van overleg tussen de huidige maatschappijen dat coördinatie een absolute noodzaak is, waarbij tevens reële besparingen kunnen voortvloeien, bijvoorbeeld in de technische diensten.

Het lid voegt eraan toe dat ook de voorziene overname van het personeel zal leiden, ofwel tot een topzwaar kader, ofwel tot een verplichte afvloeiing van het personeel.

Betreurd wordt dat het ontwerp van decreet niet voorziet in een gestructureerd overleg met de steden en gemeenten, voornamelijk Antwerpen en Gent, waardoor een grotere betrokkenheid van de overheden van deze steden en gemeenten bij het openbaar vervoer beoogd kon worden. Het lid citeert in dit verband het Globaal Structuurplan Antwerpen dat aan de gemeenteraad van Antwerpen wordt voorgelegd en waarin op het domein van openbaar vervoer lacunes voorkomen, die vermeden hadden kunnen worden bij een betere samenwerking.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat met het stadsbestuur van Antwerpen wel contact werd genomen naar aanleiding van het Globaal Structuurplan.

Naast bovengenoemde fundamentele bezwaren ondervraagt het lid de Gemeenschapsminister over twee concrete punten :

— De afschaffing van de NMVB wordt bij wet geregeld. Heeft de Gemeenschapsminister een inzicht over de datum waarop deze afschaffing daadwerkelijk kan ingaan ?

— De exploitatie-entiteiten bezitten geen eigen rechtspersoonlijkheid, maar er wordt wel voorzien in een eigen exploitatiebegroting. Wie draagt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze begroting ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat in verband met de afschaffing van de NMVB een wijziging van de wet van 28 december 1984 op dit ogenblik in het Parlement wordt behandeld (Senaat Stuk 926 (1989-1990) - Nrs. 1 en 2, Kamer Stuk 1063 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 3). Bij de MIV's werden de vereffenaars aangesteld zodat later een buitengewone algemene vergadering kan worden samengeroepen om deze aangelegenheid te regelen. De streefdatum voor het operationeel worden van de Vlaamse Vervoermaatschappij blijft 1 januari 1991.

Inzake het juridisch vacuüm dat het lid meende te onderkennen meldt de Gemeenschapsminister dat de Raad van Bestuur extern de verantwoordelijkheid blijft dragen, maar intern is er een responsabilisering van de exploitatie-entiteiten.

Tenslotte blijft de vraag of de reiziger door de voorgestelde structuren een betere dienstverlening verkrijgt. Het ontwerp van decreet beoogt een herstructurering, maar er ontbreekt een wezenlijke bijdrage naar de consument toe. In de beleidsnota van de Gemeenschapsminister werd gesteld dat de neerwaartse trend van het openbaar vervoer dient gekeerd te worden. In het licht van de steeds toenemende filevorming moeten meer mensen overtuigd worden om het openbaar vervoer te gebruiken. Een voldoende frequentie en een zekerheid over het functioneren van het openbaar vervoer zouden hiertoe bijdragen, maar budgettaire beperkingen belemmeren de realisatie.

Het lid uit zijn teleurstelling over de te beperkte draagwijdte van het ontwerp waarbij de kans gemist wordt om, naar aanleiding van de regionalisatie, een nieuwe elan aan het openbaar vervoer te geven.

De Gemeenschapsminister stelt dat naar de reiziger toe het openbaar vervoer één der middelen is om de mobiliteit onder controle te houden. Het nu voorgestelde juridisch kader biedt hiertoe de mogelijkheid.

De Voorzitter meent dat het overwicht van de Executieve te strak wordt benadrukt in het ontwerp van decreet waardoor er een gebrek aan dynamiek aan het licht komt. Als voorbeeld haalt hij aan dat in de Raad van Bestuur 6 leden worden benoemd door de Executieve zonder voordracht van een andere instelling. Daarbij beschikt de Executieve over 2 commissarissen en 2 plaatsvervangers, die bovendien nog 4 dagen tijd hebben om een beslissing van de Raad van Bestuur te schorsen, terwijl de Executieve nog eens 20 dagen heeft vooraleer definitief wordt beslist. Hierdoor wordt de Maatschappij te zeer gehinderd in haar besluitvorming.

De Gemeenschapsminister stipt aan dat de beroepsprocedure identiek is aan deze voorzien in de wet van 16 maart 1954, terwijl zij ook nu in toepassing is bij bestaande maatschappijen. De voogdij-overheid moet over een instrument beschikken om zo nodig te kunnen ingrijpen.

Een lid stelt dat een bestuurder van een openbare instelling zoals de vervoermaatschappij het vertrouwen moet hebben van diegene die hij vertegenwoordigt, maar dit belet niet dat hij zijn verantwoordelijkheid moet kunnen opnemen. Hij betreurt dat de invoeging van artikelen uit de wet van 16 maart 1954 deze eigen verantwoordelijkheid aantast.

Een ander lid stelt dat de directeur van een exploitatie-entiteit zoals Antwerpen als enig afgevaardigde van een gedeconcentreerde maatschappij in dit gebied zal optreden. Dit kan leiden tot moeilijkheden toegespitst naar één persoon toe omdat deze slechts invloed kan uitoefenen op een beperkt gedeelte van de kosten-elementen om bijvoorbeeld een exploitatie-evenwicht te kunnen bereiken. Hem wacht een moeilijke taak.

Het lid vreest dat de dienstverlening naar de reiziger niet zal verbeteren.

De Gemeenschapsminister wijst erop dat terzake veel zal afhangen van het toegekende budget, maar dit debat komt elders aan de orde.

Een lid vraagt of de entiteiten kunnen gedagvaard worden of in rechte kunnen optreden.

De Gemeenschapsminister ontkent dit en verwijst naar artikel 31 van het voorontwerp statuten waarin gesteld wordt dat de directeur van de exploitatie-entiteit binnen bepaalde grenzen beslissingen en overeenkomsten kan sluiten waardoor hij de Maatschappij verbindt.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Er wordt voorgesteld om, als tekstcorrectie, dit artikel als volgt te lezen :

„Dit decreet regelt een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 107quater."

Het aldus aangepaste artikel 1 wordt zonder verdere opmerkingen met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Artikel 2

Een lid vraagt zich af wat de bedoeling is van de naam „De Lijn", die onlangs werd voorgesteld. Een verwarrend effect met de naam Vlaamse Vervoermaatschappij is te vrezen. De Gemeenschapsminister wijst erop dat „De Lijn" een commerciële naam is voor de exploitatie en geen juridische benaming. De WM kan aldus vanuit marketingoogpunt visueel duidelijk worden gemaakt.

Een ander lid wenst het percentage in de verplaatsingen te kennen dat de WM voor haar rekening neemt. Een recente FEBIAC-studie schat het percentage van het Stads- en streekvervoer op 4 %. De Gemeenschapsminister merkt op dat de NMVB in 1989 in Vlaanderen 135.457.000 reizigers vervoerde, de MIVA 48.982.000 en de MIVG 27.861.000. De NMVB legde 98.700.000 km af, de MIVA 13.335.000 km en de MIVG 8.942.000 km. De cijfers van de geciteerde FEBIAC-studie zijn afkomstig van het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Andere studies geven percentages tot 10 %. Alles hangt af van het gebruikte criterium voor het begrip „verplaatsing". Het blijft een feit dat bijvoorbeeld in sommige steden 40 procent van het woon-werkverkeer met het stads- en streekvervoer gebeurt. Naar het jaar 2000 toe wijzen prognoses op een grote toename van het autoverkeer. Om het hoofd te bieden aan de hiermee samenhangende problemen moet het openbaar vervoer juist worden gestimuleerd.

Een lid stelt zich vragen, over de juridische vorm van de W M . Het is blijkbaar een maatschappij sui generis waarvoor ook regelen gelden uit de wetgeving op de naamloze vennootschappen.

De Voorzitter vraagt zich af of het woord „publiekrechtelijke instelling" niet meer op zijn plaats is dan „publiekrechtelijke vereniging".

De Gemeenschapsminister beaamt dat de WM een maatschappij sui generis is. Uit de structuur blijkt dat het een vereniging is, zodat deze term dient te worden behouden. De aandelenstructuur van de bestaande maatschappijen wordt overgenomen.

Een lid concludeert dat de WM door drie rechtsnormen wordt geleid : het decreet, het statuut en de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, dit voor zaken die niet door het decreet worden geregeld.

Een ander lid vindt weinig terug uit de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Als de wet niet van toepassing is zou zulks kunnen betekenen dat de WM een volkomen autonoom personeelsbeleid mag voeren.

De Gemeenschapsminister wijst erop dat wel degelijk rekening is gehouden met de wet van 16 maart 1954, waarvan een aantal bepalingen, waarvan de toepasselijkheid gewenst was, zijn opgenomen in het ontwerp van decreet. Wat de personeelszaken betreft, bevestigt hij dat de verplichtingen, opgelegd door voornoemde wet, niet van toepassing zijn. Dit ingevolge het advies van de Raad van State.

De personeelsaanwerving verloopt niet via het Vast Wervingssecretariaat. Een lid vraagt zich af hoe de overname van de kapitaalsstructuur zal verlopen. De Gemeenschapsminister verklaart dat de statutaire organen van de maatschappijen en de lokale besturen ter zake beslissingen moeten nemen.

Voor een ander lid is het niet evident dat de aandeelhouders hun verplichtingen tegenover een oude maatschappij zullen handhaven tegenover de W M .

De Commissie aanvaardt twee taaicorrecties : in het eerste lid worden tussen de woorden „hierna" en „de Maatschappij" de woorden „te noemen" ingevoegd. In het derde lid worden tussen de woorden „de statuten" en de woorden „zijn de bepalingen" de woorden „geregelde aangelegenheden" ingevoegd.

Het aldus gecorrigeerde artikel 2 wordt vervolgens met 10 stemmen tegen 2 aangenomen.

Artikel 3

Door de heer J. De Seranno wordt op artikel 3 een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt op de eerste regel het woord „doel" door het woord „taak" te vervangen. De maatschappelijke doelstelling van het decreet is ongetwijfeld veel ruimer dan de activiteiten die worden vermeld in dit artikel, aldus de verantwoording.

Door de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere wordt eveneens een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2). Het strekt ertoe het tweede lid te vervangen door wat volgt :

„De Vlaamse Vervoermaatschappij adviseert de Vlaamse Executieve :

a) tariefregelingen die op de middelen voor het collectief vervoer van personen van toepassing zijn ;

b) de regelen voor de verdeling van de door het Gewest aan de exploitatie-entiteiten verleende subsidies, voor te stellen.

De Vlaamse Vervoermaatschappij voert de door de Executieve bepaalde investeringsprogramma's inzake infrastructuren en het collectief openbaar vervoer uit. De Vlaamse Vervoermaatschappij coördineert de actie van de exploitatie-entiteiten, met name :

a) door gemeenschappelijke bestellingen en inkopen van rollend materiaal en uitrustingen voor de exploitatie-entiteiten, en bij het financieren van die activiteiten ;

b) het oprichten van diensten die voor de exploitatie-entiteiten gemeenschappelijk zijn".

De verantwoording stelt dat de Vlaamse Vervoermaatschappij vier belangrijke taken heeft : het vervoer van personen via het stads- en streekvervoer, adviseren, coördineren en het investeringsprogramma van de Executieve uitvoeren. Zij adviseert de Executieve inzake tariefregelingen voor het collectief openbaar vervoer en bij de verdeling van subsidies aan de exploitatie-entiteiten. Daarnaast zorgt zij voor de coördinatie bij gemeenschappelijke bestellingen en bij de financiering ervan. Bovendien wordt er gestreefd om zoveel mogelijk gemeenschappelijke diensten te coördineren en onder eenzelfde dienst te ressorteren.

Deze werkwijze moet toelaten om enerzijds de autonomie van de exploitatie-entiteiten zo veel mogelijk te vrijwaren en anderzijds te komen tot een budgettair efficiënt beleid.

De Gemeenschapsminister verzet zich tegen dit amendement. Het tweede lid van het ontwerp-decreet dient behouden om de Maatschappij de mogelijkheid te geven optimaal gebruik te maken van haar installaties en uitrusting en van haar personeel. Dit kan zowel gebeuren binnen de Maatschappij, in daartoe opgerichte filialen of in deelneming aan andere ondernemingen. De in het amendement voorgestelde bijkomende taken van de Maatschappij vormen geen essentieel onderdeel van de doelstelling van de Maatschappij. Zij behoren ofwel tot de opdracht van de organen van de Maatschappij, meer in het bijzonder van de Raad van Bestuur, ofwel worden zij opgenomen in de beheersovereenkomst die de Maatschappij met de Vlaamse Executieve afsluit.

Met betrekking tot het amendement van de heer J. De Seranno stelt de Gemeenschapsminister dat het „doel" in de vennootschapswetgeving gebruikelijk is. Hoewel hij een ruimere doelstelling van de Maatschappij in het decreet had willen geformuleerd zien, trekt de indiener hierop zijn amendement in.

Een lid merkt op dat in het artikel een zekere tegenstrijdigheid waarneembaar is. Alles wijst in de zin van een monopolie, terwijl deelnemen aan andere maatschappijen juist geen monopolie veronderstelt.

Een ander lid vraagt of buiten de WM er nog gemeenschappelijk stads- en streekvervoer kan worden verricht door anderen. Met name is er ook een monopolie voor het vervoer vanuit en naar het Vlaamse Gewest. Betekent „gemeenschappelijk stads- en streekvervoer" alleen georganiseerd openbaar vervoer ? Er bestaat immers ook gemeenschappelijk privé-vervoer.

De Gemeenschapsminister verklaart dat voor lijnen die de grenzen van het Gewest overschrijden samenwerkingsak-

koorden nodig zijn. Dergelijke afspraken bestaan nu reeds bij de NMVB tussen de verschillende gewestelijke directies.

De vraag van een lid of de MIVB voortaan nog diensten buiten Brussel mag verzorgen, antwoordt de Gemeenschapsminister dat zulks samenhangt met de problematiek van de vergunningen. Om een lijn op Vlaams grondgebied te verlengen zal de MIVB vergunningen moeten vragen aan de Vlaamse Gemeenschapsminister bevoegd voor Verkeer.

Samenwerkingsakkoorden kunnen gesloten worden met andere maatschappijen.

De vraag naar een eventueel monopolie is gebaseerd op verwarring met artikel 24.

Een lid vreest dat de VVM bij het afleveren van vergunningen rechter en partij zal zijn.

De Gemeenschapsminister merkt op dat het gemeenschappelijk vervoer in Vlaanderen moet worden gecoördineerd en dat dit zal gebeuren door de VVM. Het is een fundamentele keuze.

Door de heer De Croo wordt een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt in het eerste lid, de woorden „elke activiteit" te vervangen door het woord „activiteiten".

Dit wil iedere betwisting omtrent een absolute monopolisatie van de VVM vermijden.

De Gemeenschapsminister verzet zich tegen dit amendement. Dit artikel heeft alleen betrekking op het doel van de maatschappij, niet op een monopolie. Er is geen verbod voor publiekrechtelijke instellingen of privé-personen om gemeentelijk vervoer te organiseren. De discussie wordt op de verkeerde plaats gevoerd.

Gelet op de uitleg van de Gemeenschapsminister trekt de indiener zijn amendement in.

Een ander lid vraagt wat bedoeld wordt met „deelnemen".

De Gemeenschapsminister denkt aan initiatieven als de buurtbus of aan deelneming in een publiciteitsfirma.

Het vorige lid wijst op het gevaarlijke precedent bij de NMBS.

Een lid geeft als voorbeeld een garage die voertuigen van de VVM wil onderhouden en waarin de Maatschappij deelneemt of ook de WM die beschikbaar personeel en uitrusting gebruikt om autobussen van andere maatschappijen te onderhouden.

Een lid spreekt van het oprichten van een leasingmaatschappij om het voertuigenpark te moderniseren. De Voorzitter informeert of de VVM in die maatschappijen een meerderheidsparticipatie moet bezitten. Het openbaar karakter moet zijn inziens behouden blijven.

De Gemeenschapsminister beaamt dat zoiets allemaal kan in zoverre het betrekking heeft op het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Stads- en streekvervoer is een begrip dat in beweging is en dat voortdurend moet worden bijgestuurd. Over het verwerven van een meerderheidsparticipatie spreekt het ontwerp van decreet zich niet uit. Een minderheidsparticipatie is dus mogelijk.

De Voorzitter vraagt in welke juridische structuur (BVBA, NV...) de WM mag participeren. De Gemeenschapsminister stelt dat dit in iedere structuur mogelijk is.

De Commissie aanvaardt om, als taaicorrectie, in het tweede lid tweemaal de woorden „mag" te vervangen door het woord „kan". In het tweede lid wordt eveneens het woord „ontwikkelen" door het woord „opzetten" vervangen.

Het amendement van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere wordt met 10 stemmen tegen 2 verworpen, waarna het gecorrigeerde artikel 3 eveneens met 10 stemmen tegen 2 wordt aangenomen.

Artikel 4

Een lid herinnert eraan dat het advies van de Raad van State stelt dat hier sprake is van een „opvangstructuur" voor de taken, de goederen, de personeelsleden en de rechten en verplichtingen van de NMVB, de MIVA en de MIVG.

Een ander lid wijst erop dat de intercommunales een beperkte duur hebben.

De Gemeenschapsminister merkt op dat hier slechts sprake is van een startkapitaal dat door de activa van de drie maatschappijen wordt aangevuld. Tevens stelt hij dat de NMVB eveneens voor onbeperkte duur werd opgericht.

Het ongewijzigde artikel 4 wordt met 10 stemmen tegen 2 aangenomen.

Artikel 5

Door de heer M. Didden wordt een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt de maatschappelijke zetel van de Maatschappij in Brussel te vestigen.

Er is volgens de indiener geen geldig motief om de vestigingsplaats niet bij decreet te bepalen. Een andere vestiging dan deze van de huidige hoofdplaats van de Vlaamse Gemeenschap is niet aangewezen.

Een lid merkt op dat de vestiging goed bereikbaar moet zijn en dat bij de bepaling ervan rekening moet gehouden worden met de sociale context.

De Gemeenschapsminister vraagt om dit amendement te verwerpen.

De bepaling van de zetel van de Maatschappij is een taak voor de uitvoerende macht. De plaats van de zetel hoeft niet noodzakelijk dezelfde te zijn als die van de centrale administratie.

Een ander lid herinnert eraan dat er in Wallonië vijf maatschappijen werden opgericht. In Vlaanderen opteert men nu echter voor centralisatie. Het is echter van belang dat zoveel mogelijk Vlaamse maatschappijen hun maatschappelijke zetel in Brussel vestigen.

Door de heer H. Van Dienderen wordt een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4). Dit strekt ertoe om de zetel van de Maatschappij en haar administratie in Hasselt te vestigen.

Vanuit de mobiliteitsproblematiek is het belangrijk dat de verschillende administraties gedecentraliseerd worden. Daarom is het gewenst de zetel en de administratie elders te vestigen, liefst op een goed bereikbare plaats. Bovendien heeft Limburg een grote behoefte aan werkgelegenheid. Een gebouw in Hasselt is tenslotte heel wat goedkoper dan één in Brussel, aldus de verantwoording.

Een lid wijst op de noodzaak van goede transportmogelijkheden inzake het openbaar vervoer. Is dit wel het geval voor de verbindingen met Hasselt ?

De indiener stelt dat deze een gevolg zullen zijn van het inplanten van de zetel en de administratie van de VVM in Hasselt.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort informeert of er voorbeelden bestaan van maatschappijen waar de zetel op een andere plaats gevestigd is dan de centrale administratie. Hoeveel personen zullen overigens in de centrale administratie tewerkgesteld zijn ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat er hem geen voorbeelden bekend zijn van ander maatschappijen waarvan de zetel en de centrale administratie gescheiden zijn. Hij deelt mee dat er in het hoofdbestuur van de NMVB op dit ogenblik ongeveer 120 Vlamingen zijn tewerkgesteld. Hij is voorstander van een vestiging van de centrale administratie in Brussel. Het debat is echter open en hij kan hier op dit ogenblik de Vlaamse Executieve niet binden.

Een lid wijst op de centrale ligging van Mechelen.

De Gemeenschapsminister belooft dat de Commissie, vóór de beslissing van de Vlaamse Executieve, van de mogelijke vestigingsplaatsen van de maatschappelijke zetel kennis zal krijgen.

De indiener trekt hierop zijn amendement in. Hij pleit ervoor om de problematiek van de vestigingsplaatsen in zijn totaliteit te bekijken, rekening houdend met een aantal criteria zoals efficiëntie en herverdeling van de administraties. Alleszins lijkt een perifere vestigingsplaats niet aangewezen.

Een ander lid pleit eveneens voor efficiëntie. Men moet hierbij rekening houden met de huidige in dienst zijnde personeelsleden, dit met hun sociale context voor ogen.

Door de heer H. De Croo wordt vervolgens een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt de zetel van de Maatschappij te Brussel te vestigen.

De verantwoording stelt dat het aan de decreetgever is om te bepalen waar de maatschappelijke zetel moet worden gevestigd. Een Vlaamse aanwezigheid van Vlaamse overheidsinstellingen is een noodzaak in Brussel.

Dit amendement wordt met 9 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding verworpen. Het amendement van de heer H. Van Dienderen wordt eenparig verworpen.

Het ongewijzigde artikel 5 wordt met 10 stemmen tegen 2 aangenomen.

Artikel 6

De Voorzitter stelt de vraag of dit artikel dat handelt over de activa en passiva niet samen hoort met artikel 30 dat spreekt over de overname van de rechten en verplichtingen van de maatschappij. Hij meent dat beide artikelen structureel samenhoren. Hij stelt voor deze vraag te behandelen bij artikel 30. De Gemeenschapsminister merkt op dat artikel 6 handelt over het kapitaal en dat artikel 30 veel ruimer is dan enkel het kapitaal maar al de rechten en verplichtingen van de maatschappij omvat. Het is qua formulering ook een gebruikelijk artikel.

Een üd stelt dat hij geen amendement heeft ingediend maar wel bedenkingen heeft over de hoegrootheid van het

kapitaal. Een kapitaal van 1.250.000 frank is duidelijk onvoldoende zelfs als dit aangevuld wordt met een inbreng van de verschillende te ontbinden maatschappijen. Gezien de penibele financiële toestand van de maatschappijen moet de waarde van die inbreng worden gerelativeerd. Het lid had van de Gemeenschapsminister verwacht dat deze een sterkere financiële basis voor de nieuwe maatschappij had voorzien. De Gemeenschapsminister verklaart dat de aan gang zijnde doorlichtingsstudie de vraag naar een bredere kapitaalbasis onderzoekt.

Een ander lid meent een tegenstelling te kunnen vaststellen tussen dit artikel en de memorie van toelichting. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat de activa en passiva in de Maatschappij worden ingebracht na afschaffing van de huidige maatschappijen terwijl in het ontwerp van decreet de activa en de passiva na goedkeuring door de respectieve statutaire organen worden ingebracht.

Als de huidige maatschappijen worden afgeschaft zijn er immers geen statutaire organen meer. Het lid vraagt of het niet eenvoudiger zou zijn dat de maatschappijen zichzelf zouden ontbinden en hun activa en passiva zouden inbrengen in de nieuwe maatschappij.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat voor de ontbinding van de NMVB de Nationale Regering 2 vereffenaars heeft aangesteld. Het rapport van deze vereffenaars zal worden voorgelegd aan een bijzondere algemene vergadering van de NMVB waarna zowel de Vlaamse en Waalse Executieven zich hierover zullen moeten uitspreken. De goederen van de NMVB gelegen in het Vlaamse of Waalse Gewest worden overgedragen aan dit Gewest terwijl over de goederen gelegen in het Brusselse hoofdstedelijk Gewest na hun herschatting een akkoord zal moeten worden bereikt tussen de beide bevoegde Gemeenschapsministers. Bij de NMVB en de MIVG treden de voorzitter van de Raad van Bestuur samen met een tweede bestuurder op als liquidatoren. Ter voorbereiding van de werkzaamheden van deze liquidatoren zorgt een overlegcollege van de maatschappijen voor de eenvormigheid in de waardebepaling van de activa en de passiva.

Hierna zal in elk van de maatschappijen een bijzondere algemene vergadering gehouden worden.

Een amendement van de heer H. Van Dienderen (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3) dat ertoe strekt in § 1 „1 miljoen" te vervangen door „1 miljard" wordt door de indiener ingetrokken en vervangen door een nieuwe amendement waarbij § 1 wordt vervangen door de volgende tekst :

„§ 1. Het kapitaal van de Maatschappij bedraagt 4.087,7 miljoen vers geld. Dit kapitaal zal elk jaar worden vergroot door de Vlaamse milieuheffing op autobrandstof (zie artikel 11bis). Dit startkapitaal bestaat eveneens uit bedragen afkomstig uit de begroting voor 1990 van de havens (sectie '82 : 1.792,1 miljoen) en voor wegen (sectie 84 : 1.895,6 miljoen)." (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Het kapitaal dat dit ontwerp van de Vlaamse Executieve voorziet is helemaal ontoereikend om een behoorlijke dienstverlening aan het publiek en „een maximaal terugdringen van de auto-mobiliteit" (Advies van de SERV van 4 april 1990) te realiseren. Dat wordt gesteld door de SERV en door woordvoerders van verschillende fracties. Met zijn amendement duidt de indiener precies aan waar het extra geld vandaan komt. Bij de behandeling van de begroting 1990 van de Vlaamse Gemeenschap hebben de Groenen via amendementen voorgesteld op de secties '82 en '84 telkens

30 % te bezuinigen ten voordele van het openbaar vervoer (Stuk 8-B (1988-1989) - Nr. 4). Het nieuwe kapitaal van de VVM moet dienen om voorstadsnetten met sneltrams op eigen spoor aan te leggen rond Antwerpen en Gent. Een sneltram Wuustwezel-Sint-Niklaas bijvoorbeeld die goed gesynchroniseerd reizigers aangebracht krijgt per bus zou de ontlasting betekenen voor de Antwerpse ring en de 50 à 70 miljard voor een Grote Ring rond Antwerpen totaal overbodig maken. Op de tweede plaats moeten Limburg, de Kempen, de Westhoek,... comfortabel, frequent en goedkoop (zie artikel llbis) openbaar vervoer krijgen, eveneens met sneltrams tussen bepaalde centra én met mini-bussen. Voor 700 miljoen kan de VVM zo'n 1.000 minibussen aanschaffen. Dat zou een pak werk betekenen voor Ford Genk bijvoorbeeld.

De Gemeenschapsminister herinnert eraan dat de Raad van State in zijn advies opmerkt dat het kapitaal van de maatschappij aanvankelijk overeenstemt met het minimumkapitaal vereist voor de oprichting van een naamloze vennootschap, zijnde de 1.250.000 frank.

§ 1 van dit artikel dient echter te worden samen gelezen met § 2. Men mag niet uit het oog verliezen dat de kapitalen van de drie in vereffening gestelde of afgeschafte maatschappijen overgedragen worden aan de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Vermits dit amendement het mobiliteitsdebat vermengt met begrotingsaangelegenheden stelt de Gemeenschapsminister voor het te verwerpen.

Vervolgens wordt gestemd over het amendement, bij dit artikel ingediend door de heer H. Van Dienderen (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4). Het wordt eenparig verworpen met 9 stemmen. Het ongewijzigde artikel wordt vervolgens aangenomen met zeven stemmen voor en twee stemmen tegen.

Artikel 7

De Voorzitter stelt voor het 2e lid van artikel 7 over te hevelen naar artikel 8 gezien het daar inhoudelijk thuishoort. Deze herschikking wordt eenparig aangenomen.

Een amendement van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere strekt ertoe :

In de eerste alinea van artikel 7 de zinsnede „... bij beslissing van de Vlaamse Executieve..." ter vervangen door „... beslissing van de Algemene Vergadering...".

De tweede alinea van artikel 7 wordt vervangen door wat volgt :

„Het kapitaal dient ten allen tijde voor meer dan de helft in handen te zijn van zijn publiekrechtelijke rechtspersonen." (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2).

De indiener geeft hiervoor de volgende verantwoording :

De algemene Vergadering zal op deze wijze meer bevoegdheden verkrijgen. De Vlaamse Executieve blijft, gelet op haar meerderheidsparticipatie ook de belangrijkste vertegenwoordiger in de Algemene Vergadering.

In zijn liberale visie gaat het lid ervan uit dat de privaat investeerder meer moet betrokken worden in de kapitaalopbouw van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Door het kapitaalaandeel van de publiekrechtelijke rechtspersonen te wijzigen zoals gesteld in dit amendement wordt de Vlaamse

Vervoermaatschappij gestimuleerd tot het voeren van een beleid gebaseerd op economische principes.

De Gemeenschapsminister antwoordt hierop dat het openbaar vervoer geen winstgevende zaak is en de keuze van het juridisch statuut van een publiekrechtelijke vereniging de optie om het kapitaal voor meer dan 3/4 in overheidshanden te houden noodzakelijk maakt.

Een lid merkt op dat dit niet uitsluit dat de Algemene Vergadering geraadpleegd kan worden. Een ander lid acht dit een duidelijke aanwijzing van de eindverantwoordelijkheid van de Vlaamse Executieve. Een lid verklaart dat in de Vlaamse Vervoermaatschappij niet alle aandeelhouders financieel tussenkomen.

Een ander lid blijft aandringen op een systeem waar de Executieve een kapitaalverhoging voorstelt die goedgekeurd wordt door de Algemene Vergadering.

Een ander lid stelt dat ook met een meerderheid van meer dan 1/2 in plaats van 3/4 het overwicht van de Executieve gegarandeerd blijft. Hij wijst erop dat vele privé-personen belang kunnen hebben bij het goed functioneren van de maatschappij. Hij haalt het voorbeeld aan van de privé-vervoerders die reeds vroeger de wens hebben uitgedrukt om in de Raad van Bestuur te zetelen. De Gemeenschapsminister betoogt dat in de op te richten maatschappij de tegenstelling tussen haar sociale opdracht en de rendabiliteit zal blijven bestaan. De overheid moet willen betalen voor iets dat een maatschappelijk belang heeft. De Executieve is verantwoordelijk en moet dat ook blijven. De beweerde meerderheid van de Vlaamse Executieve is ook niet zo evident vermits de aandelen kunnen verhandeld worden. Een beperkte groep privé-investeerders die lijnen uitbaat laten participeren is niet verantwoord, vermits er dan sprake zou zijn van een rechter en partij situatie.

Nog een lid stelt dat het gezien de financiële inbreng van de overheid en haar overwicht de discussie over het openbaar vervoer meer en meer bij het parlement zal komen te liggen.

Een ander lid vindt het niet logisch dat de Algemene Vergadering de jaarrekening mag goedkeuren maar niet mag beslissen over een kapitaalverhoging.

Een lid betuigt zijn instemming met de eindverantwoordelijkheid van de overheid maar wil dat er een ruime inbrengmogelijkheid blijft bestaan voor het privé-initiatief. Hij vraagt wat de Gemeenschapsminister bijvoorbeeld zal doen ten behoeve van de samenwerking van de Vlaamse Vervoermaatschappij met de taxibedrijven ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de NMVB hierover voorstellen uitwerkt.

De Commissie aanvaardt eenparig als tekstcorrectie op de zesde regel het woord „uitgaande" weg te laten.

Het amendement van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere wordt vervolgens ter stemming gelegd.

Het eerste deel wordt verworpen met drie stemmen voor, vier stemmen tegen en drie onthoudingen. Het tweede deel van het amendement wordt eveneens verworpen met twee stemmen voor en acht stemmen tegen. Zoals hoger vermeld wordt eenparig een beschikking doorgevoerd : het tweede lid wordt als eerste lid bij artikel 8 ingevoegd. Het aldus aangepaste artikel wordt aangenomen met 5 stemmen voor, 2 tegen en 3 onthoudingen.

Artikel 8

Behoudens de hierboven gemaakte herschikking, namelijk het invoegen als eerste lid bij dit artikel van het tweede lid van artikel 7, zijn er geen opmerkingen.

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen voor bij 2 onthoudingen.

Artikel 9

De voorzitter vraagt wat bedoeld wordt met „andere leningen" ? Zijn die andere leningen bedoeld voor het financieren van immateriële investeringen ?

De Gemeenschapsminister merkt op dat hier onder meer bedoeld zijn leningen om langlopende thesaurieproblemen op te lossen.

Naar aanleiding van een vraag van een lid over de waarborgen en terugvorderbare voorschotten vraagt een ander lid dat de tabellen met de lopende leningen van de drie huidige maatschappijen aan de leden zouden rondgedeeld worden.

De Gemeenschapsminister zal deze gegevens aan de commissie laten bezorgen.

Een lid vindt dat door de formulering van het 1e lid van dit artikel geen controle mogelijk is op de materiële investeringen. De Gemeenschapsminister vindt deze formulering noodzakelijk voor een soepele werking. In het tweede lid van dit artikel wordt een taaicorrectie doorgevoerd. De eerste twee lijnen worden als volgt gelezen : „De Maatschappij informeert de Vlaamse Executieve volledig over alle beslissingen ter zake, ..." Het aldus aangepaste artikel 9 wordt aangenomen met 10 stemmen voor en 2 tegen.

Artikel 10

De voorzitter stelt dat de maatschappij niet noodzakelijk winst zal maken maar dat dit natuurlijk wel kan.

Een lid merkt op dat in dit artikel sprake is van „een toelage" daar waar artikel 25 van het ontwerp een investerings- en exploitatietoelage vermeldt. Het lid vraagt wie in dit artikel bedoeld wordt met de maatschappij. De Gemeenschapsminister antwoordt dat de in artikel 10 bedoelde toelage alle financiële overdrachten naar de overheid voor de maatschappijen zijn. Die financiële overdrachten worden in artikel 25 nader omschreven en uitgesplitst. Met de maatschappij wordt in dit artikel de raad van bestuur bedoeld die volgens artikel 16 van het ontwerp-decreet de hoogste bestuursinstantie van de maatschappij is. Bij dit artikel wordt een taaicorrectie toegevoegd waarbij de woorden „zal toegewezen worden" vervangen worden door „wordt toegewezen". Het artikel wordt vervolgens aangenomen met 10 stemmen voor en 2 tegen.

Artikel 11

Een amendement van de heer M. Didden strekt ertoe de in het artikel voorziene voorafgaande machtiging van de Executieve weg te laten : „De Maatschappij kan schenkingen en legaten aanvaarden". (Zie stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4).

Het lid verantwoordt zijn amendement door te stellen dat het niet noodzakelijk is dergelijke handeling aan de goedkeuring van de Vlaamse Executieve te onderwerpen vermits

zulks conform is aan andere Vlaamse decreten (cf. artikel 6 decreet Kind en Gezin 29 mei 1984).

De Voorzitter merkt op dat de Regeringscommissaris hier controlerend moet optreden om te beletten dat de maatschappij lichtvaardig bezwarende schenkingen en legaten zou aanvaarden.

De Gemeenschapsminister kan akkoord gaan met dit amendement. Het amendement en het aldus gewijzigde artikel worden eenparig aangenomen met 12 stemmen voor.

Artikel llbis (nieuw)

De heer H. Van Dienderen stelt voor na artikel 11 een nieuw artikel llbis toe te voegen dat zou luiden als volgt :

„Er wordt een geïndexeerde milieuheffing van 1 frank per liter op de motorbrandstof geheven, zowel op benzine als op diesel. De Vlaamse Executieve bepaalt de modaliteiten van deze milieuheffing. De opbrengst ervan wordt exclusief aan het openbaar stads- en streekvervoer besteed. De hoofdbrok van deze nieuwe inkomsten moeten een halvering van de tarieven mogelijk maken. Verder moet met de opbrengst het vastrecht worden afgeschaft en moet een aantrekkelijker meermanstarief worden aangeboden. De resterende opbrengst wordt op de eerste plaats gebruikt om de uitgebreide exploitatie (meer lijnen, meer weekend en laat-avondritten) en een doeltreffende reclame. Het overschot gaat naar investeringen".

De Voorzitter is van oordeel dat de Vlaamse Raad geen heffingen op motorbrandstoffen kan stemmen.

De voorzitter wijst er de indiener van het amendement op dat indien hij het amendement handhaaft er over de ontvankelijkheid zal moeten gestemd worden.

Een lid vindt het amendement sympathiek maar wijst er de indiener op dat de Vlaamse Vervoermaatschappij zou moeten vrijgesteld worden van de heffing. Een ander lid is het er mee eens dat aan de Vlaamse Vervoermaatschappij geld moet gegeven worden maar meent evenzeer dat dit debat niet nu maar later zal gevoerd worden.

Het amendement wordt eenparig onontvankelijk verklaard.

Artikel 12

Een lid vindt het vreemd dat de directeur-generaal en zijn adjunct worden beschouwd als een bestuursorgaan van de Maatschappij. Hierop wordt geantwoord dat men het ambt van directeur-generaal inderdaad als een onderdeel van de bestuursorganen dient te zien.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen voor bij 2 onthoudingen.

Artikel 13

Een lid begrijpt de juiste draagwijdte van het derde lid van dit artikel niet goed. Wat betekent deze tekst precies en is dit wel toepasbaar ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat zoals letterlijk in dit artikel staat artikel 76 van de wet op de handelsvennootschappen niet van toepassing is maar wel natuurlijk de

andere artikelen op de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen voor zover ze betrekking hebben op de naamloze vennootschappen en niet tegengesproken worden door het decreet en de statuten, zoals bepaald in artikel 2, derde lid van het ontwerp van decreet.

Het ongewijzigde artikel wordt aangenomen met 10 stemmen voor, bij 2 onthoudingen.

Artikel 14

De heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere dienen een amendement in dat ertoe strekt artikel 14 te vervangen door wat volgt : „De algemene vergadering keurt de jaarrekening goed, verleent kwijting aan de raad van bestuur voor de uitoefening van zijn mandaat en kan een kapitaalverhoging zoals bedoeld in artikel 7 doorvoeren" (Zie Stuk 357 (1989-1990 - Nr. 2). De indiener meent dat op deze wijze de bevoegdheden van de algemene vergadering worden uitgebreid. De Vlaamse Executieve blijft gelet op haar meerderheidsparticipatie ook in de algemene vergadering de belangrijkste vertegenwoordiger.

De heer J. De Seranno dient vervolgens eveneens een amendement in dat ertoe strekt het 2e lid van artikel 14 weg te laten (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4). Hij verantwoordt zijn amendement door te stellen dat de Vlaamse Executieve autonoom de meerderheid van de leden aanstelt. Het is derhalve eigenlijk overbodig in het decreet op te nemen dat de algemene vergadering aan de Vlaamse Executieve advies verleent inzake wijzigingen aan de statuten. Bovendien kan de algemene vergadering te allen tijde zo'n advies verstrekken.

De Minister gaat akkoord met dit amendement. Het amendement van de heer De Croo wordt eenparig geannuleerd gezien de verwerping van het ermee samenhangende amendement op artikel 7.

Het 1ste lid van dit amendement wordt eenparig aangenomen met als tekstcorrectie de verplaatsing van het woord kwijting. Dit woord wordt ingevoegd achter de term „raad van bestuur".

Het tweede lid van het artikel wordt weggelaten, via de eenparige aanvaarding van het amendement van J. De Seranno.

Het aldus gewijzigde artikel wordt eenparig aangenomen.

Procedure

De Voorzitter stelt voor de bespreking m.b.t. de volgende artikelen voort te zetten en de stemming ervan aan te houden.

Artikel 15

Bij dit artikel ontstaat een uitgebreide discussie over de samenstelling van de raad van bestuur en de onverenigbaarheden van de bestuurders. Een lid is van oordeel dat ook de leden van het College van Burgemeester en Schepenen bij de onverenigbaarheden moeten worden gevoegd.

Een ander lid voegt daar de Europese Commissaris aan toe.

Een ander lid kan het eens zijn met het uitsluiten van dragers van politieke verantwoordelijkheid maar dan moeten

zijn inziens ook de vertegenwoordigers van bepaalde organisaties uitgesloten worden.

Hij meent dat het al dan niet aanstellen van een bestuurder niet moet afgewogen worden aan de kwaliteit van de instelling of het organisme die hem voordragen. Het lid begrijpt niet waarom een parlementslid zou moeten uitgesloten worden en een afgevaardigde van een vakbondsorganisatie niet. Hij wenst dat zijn principieel bezwaar tegen die uitsluiting wordt genotuleerd in het verslag. De Voorzitter stelt dat het bepalen van de onverenigbaarheden tot de bevoegdheid behoort van de wetgever, en niet tot die van de uitvoerende macht, onverminderd de bevoegdheid van deze laatste om geen leden van de Raad te benoemen.

De heer Ansoms dient een amendement in dat ertoe strekt artikel 15, § 1 aan te vullen met een vijfde lid, luidend als volgt :

„Twee bestuurders worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de representatieve organisatie van de gemeenten van het Vlaamse Gewest" (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4). Hij verantwoordt zijn amendement als volgt :

Voor concrete dossiers zijn de gemeenten voor hun recht op inspraak aangewezen op de raden van advies (artikel 22). Maar voor de algemene beleidslijnen moet aan het gemeentelijk beleidsniveau inspraak worden gegeven, zoals aan de privé-exploitanten inspraak wordt gegeven, niet alleen in concrete aangelegenheden op het vlak van de exploitatie-entiteiten, maar ook op het vlak van het algemene beleid. De aanwezigheid van de gemeenten in de raad van bestuur zal een kleinschalige aanpak, aangepast aan de (boven) lokale markt bevorderen.

Een lid stelt dat de in het debat uitgewerkte samenstelling van de raad van bestuur evenwichtig is en dat het de opdracht van de Executieve is om goede bestuurders aan te duiden. Hij vraagt wel dat de onverenigbaarheid die werd ingeschreven voor het personeel van de maatschappij niet zou gelden voor het personeelslid dat is gedetacheerd, geniet van verlof zonder wedde, enz.

Een lid betuigt zijn instemming met het amendement van de heer Ansoms, wil ook de leden van het College van Burgemeester en Schepenen en de Europese Commissaris bij de onverenigbaarheden maar wil liever dat de stafmedewerkers van de Belgische Vereniging van Steden en Gemeenten zetelen als vertegenwoordigers van de lokale besturen.

De heer H. Van Dienderen dient vervolgens een amendement in dat ertoe strekt een zin toe te voegen op het einde van § 1 :

„Eén vertegenwoordiger van de NMBS wordt benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de NMBS" (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3). De indiener geeft hiervoor volgende argumenten :

Op het ogenblik is er totaal gebrek aan coördinatie tussen de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer. Het is noodzakelijk dat de VVM en de NMBS samenwerken vooral inzake voorstadsverkeer. Dit kan worden bevorderd door een vertegenwoordiger van de spoorwegen op te nemen in de raad van bestuur van de W M .

Een ander lid vindt ook dat het College van Burgemeester en Schepenen in de onverenigbaarheden mogen worden opgenomen, maar gaat niet zover om stafmedewerkers van de

Belgische Vereniging van de Steden en Gemeenten als vertegenwoordigers van de lokale besturen in de raad van bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verkiezen.

Een lid merkt op dat in het ontwerp wel de werkgeversdemocratie, de werknemersdemocratie maar niet de democratie van de steden en gemeenten en die van de „verkozenen des volks" gehuldigd wordt.

De heer M. Didden dient een amendement in dat ertoe strekt bij artikel 15, § 2 volgende wijzigingen aan te brengen :

„1° en 2° vervallen ;

in 4° valt weg : „de Raad of"

in 5° valt weg : „of lid van de bestendige deputatie van een provincieraad", (zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

De indiener verantwoordt zijn amendement als volgt :

Volgens het ontwerp van decreet berust de controle op de Maatschappij uitsluitend bij de Vlaamse Executieve. De vermenging van controle-instantie en gecontroleerde dient vermeden te worden. Het verbod voor gekozenen in de Vlaamse Raad of in andere vertegenwoordigende parlementen of raden is overdreven, vermits zij in geen enkel opzicht goedkeuring of afkeuring van de Maatschappij kunnen geven. Deontologische bezwaren in hun hoofde zijn dan ook onjuist.

Een lid merkt op dat zijn amendement ingaat op de redenering ontwikkeld door het vorige lid.

Een ander lid herinnert aan zijn bemerking in verband met het onderscheid tussen het effectief en het ander personeel wat betreft de onverenigbaarheid. Hij hernieuwt zijn vertrouwen in de Executieve voor het aanstellen van ervaren en bekwame bestuurders.

De heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere dienen een amendement in dat ertoe strekt : § 1 te vervangen door wat volgt :

„De raad van bestuur bestaat uit elf bestuurders benoemd door de Vlaamse Executieve.

— Twee bestuurders worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de representatieve organisaties van werknemers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen ;

— Twee bestuurders worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de representatieve organisaties van werkgevers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen ;

— De vijf voorzitters van de raden van advies ;

— Twee vertegenwoordigers van de Vlaamse Executieve, waaronder de voorzitter" (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2).

Zij menen dat men op deze wijze tot een heterogene samenstelling komt van de raad van bestuur, waarbij de raden van advies op een directe wijze bij het beleid van de Vlaamse Vervoermaatschappij worden betrokken. Dit kan enkel leiden tot een grotere coördinatie en betere afstemming van de besluitvorming naar de specifieke problemen van de exploitatie-entiteiten toe.

Gelet op de voorgestelde samenstelling van de raad van bestuur worden de gestelde problemen, behandeld in deze raad, benaderd vanuit de diverse gezichtspunten wat enkel kan leiden tot een gefundeerde, coherente besluitvorming.

De Gemeenschapsminister betoogt dat de opgesomde onverenigbaarheden weer te vinden zijn in een wetsontwerp op de economische overheidsbedrijven. De uitsluiting van heden van het College van Burgemeester en Schepenen staat niet in het ontwerp van decreet maar wel in het genoemde wetsontwerp.

Een lid vraagt van waar de interpretatie die een ander lid aan het begrip personeel/effectief personeel geeft afkomstig is.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat dit een persoonlijke interpretatie van het genoemde lid is.

Een ander lid vraagt wie, gezien de vele onverenigbaarheden, nog wel kan zetelen. Hij is het eens met de genoemde onverenigbaarheden maar vindt het spijtig dat zij expliciet moeten opgesomd worden.

Op uitdrukkelijke vraag van een lid antwoordt de Gemeenschapsminister dat onverenigbaarheid voor personeelsleden als volgt moet worden begrepen : onverenigbaarheid is ingevoerd voor personeel in functie dat rechtstreeks onder de hiërarchische bevoegdheid valt van de directie en zijn functie in het betrokken bedrijf daadwerkelijk uitoefent.

De Gemeenschapsminister meent dat rekening kan worden gehouden met de suggestie van de heer Ansoms die in zijn amendement voorstelt de vertegenwoordigers van de lokale besturen te halen uit de vereniging van Belgische Steden en Gemeenten.

Een lid pleit voor het niet uitsluiten van de autocarexploitanten.

De Gemeenschapsminister herinnert aan wat hij hierover heeft uiteengezet en stelt nogmaals dat het toelaten van een vertegenwoordiger van de autocarexploitanten als effectief lid van de raad van bestuur voor gevolg zal hebben dat dit bestuurslid zou zetelen als rechter en partij.

Ook betreffende de parlementsleden wenst het lid de in het ontwerp ingeschreven onverenigbaarheid te behouden.

Een lid herinnert aan zijn amendement over de NMBS-vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

De Gemeenschapsminister onderkent het belang van samenspraak met de NMBS, maar vindt het niet noodzakelijk dat dit overleg in de raad van bestuur geschiedt. Het is trouwens juridisch onmogelijk in het decreet een vertegenwoordiging in de raad van bestuur aan de NMBS op te leggen.

Het lid informeert naar de huidige stand van zaken in verband met de samenwerking tussen de NMBS en de 3 bestaande vervoermaatschappijen.

De Gemeenschapsminister zal hierover aan de Commissieleden meer gegevens verstrekken.

Rekening houdend met het taaiadvies stelt de heer J. De Seranno voor artikel 15 § 1 te splitsen in 2 zinnen : (... bestaat uit 11 leden waaronder ... Zij worden benoemd door de Vlaamse Executieve.) (Zie amendement de heer J. De Seranno (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4))

De Gemeenschapsminister stemt in met deze aanpassing.

De heer J. Ansoms dient nog een amendement in bijkomende orde in (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt lid 2 van § 1 te vervangen door wat volgt :

„Twee bestuurders namens de gemeenten worden benoemd in overleg met de representatieve organisatie van de gemeenten van het Vlaamse Gewest". De motivering is dezelfde als bij zijn oorspronkelijk amendement.

Voor de stemming vraagt de Gemeenschapsminister dat § 1 niet zou gewijzigd worden. Vervolgens wordt § 1 gestemd. Het amendement op § 1 van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere wordt eenparig verworpen met 11 stemmen, evenals het amendement van de heer H. Van Dienderen.

Het amendement op § 1 van de heer J. Ansoms wordt eveneens verworpen met 10 stemmen tegen 1. Het amendement in bijkomende orde van de heer J. Ansoms om bij § 1 een tweede herwerkte lid in te voegen wordt eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Als slot van de stemming wordt het amendement van de heer J. De Seranno, hoger vermeld, aangenomen met 11 stemmen, met inbegrip van de vervanging van het tweede lid van dit amendement door de reeds goedgekeurde tekst van het amendement in bijkomende orde van de heer J. Ansoms. De aldus gewijzigde § 1 wordt eenparig aangenomen. Vervolgens wordt gestemd over § 2 van het artikel. Hier ook vraagt de Gemeenschapsminister de tekst niet te wijzigen. Het amendement van de heer Didden op § 2 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde en herschikte artikel 15 wordt eenparig met 11 stemmen aangenomen.

Artikel 16

De heer Didden dient een amendement in dat ertoe strekt artikel 16 als volgt aan te passen :

„De algemene vergadering is de hoogste bestuursinstantie van de Maatschappij. De raad van bestuur heeft de meest uitgebreide bevoegdheid". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Vermits de Maatschappij een NV zal zijn is het noodzakelijk de statuten van de NV te handhaven. Aldus is de algemene vergadering het hoogste orgaan.

De Gemeenschapsminister antwoordt hierop dat de nieuwe Maatschappij geen NV zal zijn en dat bestuursinstantie niet hetzelfde betekent als bestuursorgaan. Na deze verklaring trekt de indiener zijn amendement in. Het ongewijzigde artikel wordt met 11 stemmen aangenomen.

Artikel 17

De heer E. Desutter dient een amendement in dat ertoe strekt artikel 17 als volgt te wijzigen :

„De directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd door de raad van bestuur. Deze benoeming wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Executieve". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Zonder dit amendement kan volgens het lid de raad van bestuur zijn directeur-generaal nooit zelf benoemen, wat niet aanvaardbaar is.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat in het ontwerp van decreet het nu in de parastatalen gangbare werd overgenomen met het verschil dat het de Executieve en niet de Koning zal zijn die de directeur-generaal benoemt.

Het wetsontwerp over de economische overheidsbedrijven voorziet trouwens dat de gedelegeerde bestuurder zal benoemd worden door de Koning.

De Voorzitter vraagt of het zo is dat de leden van de raad van bestuur voor onbepaalde tijd worden benoemd. De Gemeenschapsminister zegt dat dit niet zo is en haalt hiervoor artikel 10 van de statuten aan dat de duur van het mandaat op zes jaar bepaalt.

Een ander lid merkt op dat misschien kan overwogen worden over die benoemingen het advies van de raad van bestuur te vragen.

Na de opmerkingen van de Gemeenschapsminister trekt het lid zijn amendement terug. Het ongewijzigde artikel wordt vervolgens eenparig aangenomen.

Artikel 18

De Voorzitter dient een amendement in dat ertoe strekt in § 1, tweede lid op de tweede regel na het woord „bestuur" de woorden „en van de algemene vergadering" in te voegen. (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) Dit amendement wordt ingediend, na een hoger gevoerde discussie (zie algemene bespreking), waarbij de rol van de algemene vergadering, als hoogste beslissingsorgaan, wordt benadrukt. Als tekstcorrectie wordt de uitdrukking „staat in voor de leiding" vervangen door „heeft de leiding".

Het amendement wordt eenparig met 12 stemmen aangenomen evenals het aldus gewijzigde artikel.

Artikel 19

Een lid acht de formulering van artikel 19 zinloos. In het decreet wordt ingeschreven dat er 5 exploitatie-entiteiten zijn maar daar wordt onmiddellijk aan toegevoegd dat dit aantal kan gewijzigd worden door de Executieve. Beter ware volgens het lid onmiddellijk te spreken van meerdere exploitatie-entiteiten.

Een lid voegt daaraan toe dat het logischer zou zijn dat de Executieve de grenzen van de exploitatie-entiteiten zou kunnen bepalen.

De heer E. Desutter dient een amendement in dat ertoe strekt de woorden „Vlaamse Executieve" te vervangen door „raad van bestuur" (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4).

De Gemeenschapsminister dringt aan op het behoud van de uitdrukkelijke vermelding dat er 5 exploitatie-entiteiten zijn omdat dit een beslissing is van de Executieve.

Een lid pleit eveneens voor het behoud van de vermelding van de 5 exploitatie-entiteiten. Hij wijst erop dat het creëren van een bijkomende entiteit budgettaire gevolgen heeft. De financiële lasten verzwaren doordat er eveneens een directeur en een administratie bijkomt.

De heer A. Beckers dient een amendement in dat ertoe strekt het tweede deel van het eerste lid van dit artikel weg te laten. (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Het is, aldus het lid immers logisch dat als de Vlaamse Raad het aantal exploitatie-entiteiten bepaalt op 5, het ook de Raad is die dit eventueel wijzigt.

Bijkomende entiteiten betekenen meer uitgaven en dienen voldoende te worden gemotiveerd.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen, waarop de heer Desutter zijn amendement intrekt.

Het aldus gewijzigde artikel wordt eenparig met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 20

De heer J. Ansoms dient een amendement in dat ertoe strekt artikel 20 te vervangen door volgende tekst :

„De bevoegdheid van de exploitatie-entiteiten worden als volgt bepaald :

1° de verantwoordelijkheid voor de uitwerking van vervoerconcepten en voor de exploitatie binnen de perken van hun toegewezen respectieve exploitatiebegroting ;

2° het commercieel beleid ;

3° de personeelsgebonden aangelegenheden, mits eerbiediging van de regels vastgelegd door de raad van bestuur.

4° het uitvoeren van beheersovereenkomsten, door de gemeenten met de exploitatie-entiteiten afgesloten onder de algemene voorwaarden die door de Vlaamse Executieve worden bepaald.

De Vlaamse Executieve kan het uitvoeren van deze beheersovereenkomst verplicht stellen onder de algemene voorwaarden die zij bepaalt." (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Hij verantwoordt dit amendement als volgt :

„Deze amendering schept in punt 1° een grotere helderheid : de verantwoordelijkheid van de exploitatie-entiteiten ligt niet alleen in een dagelijkse routine-uitvoering, maar tevens in een autonoom en creatief inspelen door de entiteit op lokale behoeften.

Het bijkomende punt 4° garandeert nog beter een kleinschalige aanpak, aangepast aan de (boven) lokale markt en problematiek. Dit is vooral belangrijk voor de centrumsteden.

Onder bepaalde voorwaarden, vast te stellen door de Vlaamse Executieve, kan het uitvoeren van beheersovereenkomsten met de gemeenten zelfs verplicht gesteld worden. Hierbij kan gedacht worden aan het bestaan van een gemeentelijk algemeen structuurplan, aan een verkeers- en vervoersplan, en aan financiële middelen die door de gemeenten ter beschikking worden gesteld van de exploitatie-entiteit.

Vanzelfsprekend kan zulke lokale beheersovereenkomst nooit in strijd zijn met de beheersovereenkomst die gesloten wordt met het Vlaamse Gewest. De Gemeenschapsminister antwoordt dat dit amendement reeds voorbeelden geeft van wat exploitatie eigenlijk is.

Deze explicitering moet niet in het decreet opgenomen worden.

Het lid noemt zijn amendement een reactie tegen de centralisatietendens. Hij meent te verstaan dat ieder zich ertegen verzet maar anderzijds toch meewerkt aan het opbouwen van een centrale mastodont.

Een ander lid wijst op artikel 31 van de statuten dat eigenlijk tegemoet komt aan de betrachting van het amendement Ansoms.

De Voorzitter meent dat het wellicht aangewezen is artikel 31 van de statuten in het ontwerp van decreet op te nemen.

Een lid wijst erop dat hij voorstander is van één maatschappij maar ook van een goed uitgewerkte autonomie van entiteiten.

De heer H. Van Dienderen dient een amendement in dat ertoe strekt bij artikel 20 een punt 4° toe te voegen dat luidt als volgt :

„4° samenwerken met de NMBS om tot optimale dienstverlening te komen vooral inzake voorstadsverkeer (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3)

Vooral de exploitatie-entiteiten moeten de noodzakelijke samenwerking met de NMBS gestalte geven, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister noemt hetgeen dit amendement beoogt toe te voegen aan het decreet zo evident dat niet moet ingegaan worden op de vraag tot toevoeging. Na een lange discussie over de mogelijkheid van het al of niet kunnen afsluiten van de beheersinkomsten door de exploitatie-eenheden en omdat de Gemeenschapsminister hiertegen grote reserves heeft, dient de heer J. Ansoms een amendement in bijkomende orde in, waarin hij voorstelt artikel 20 te vervangen door volgende tekst :

„De bevoegdheid van de exploitatie-entiteiten wordt als volgt bepaald :

1° de verantwoordelijkheid voor de uitwerking van vervoersconcepten en voor de exploitatie binnen de perken van hun toegewezen respectieve exploitatiebegroting ;

2° het commercieel beleid ;

3° de persoonsgebonden aangelegenheden, mits eerbiediging van de regels vastgelegd door de raad van bestuur.

4° het uitvoeren van overeenkomsten, door de gemeenten met de exploitatie-entiteiten afgesloten onder de algemene voorwaarden die door de Vlaamse Executieve worden bepaald. (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4.) Ten opzichte van het amendement in hoofdorde is in 4° het woord beheersovereenkomsten dus vervangen door „overeenkomsten" terwijl het tweede lid van 4° is weggevallen.

Het oorspronkelijk amendement van de heer J. Ansoms wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1 stem voor, terwijl het amendement in bijkomende orde wordt aangenomen met 12 stemmen. Het amendement van de heer H. Van Dienderen wordt eenparig verworpen. In 3° wordt het woord „personeelsgebonden aangelegenheden" vervangen door „personeelszaken" en de uitdrukking „mits eerbiediging..." vervangen door „mits de regels... worden geëerbiedigd". Het aldus aangepaste en geamendeerde artikel wordt eenparig met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 21

Dit artikel wordt zonder opmerkingen met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 22

Een lid vraagt wie de directeurs van de exploitatie-entiteiten benoemt.

De Gemeenschapsminister verwijst naar artikel 28, § 1. Ook de directeurs behoren tot de personeelsleden van het hoogste niveau in de Maatschappij. Ze worden dus door de

Raad van Bestuur benoemd op voorstel van de directeur-generaal. Artikel 27 regelt de procedure voor het opstellen van het administratief en geldelijk statuut van het personeel. Een lid leidt uit de Memorie van Toelichting bij artikel 28 af dat alle personeelsleden van niveau 1 door de Raad van Bestuur op advies van de directeur-generaal worden benoemd. Voor de lagere niveaus zijn de directeurs bevoegd.

Een lid beaamt dat dit een vorm van responsabilisering is. De exploitatie-entiteiten mogen daarom zijns inziens een grotere bevoegdheid bezitten.

Een lid poneert dat bij de oprichting van de raad voor advies ook de samenstelling ervan decretaal moet worden geregeld.

Door de heer J. Ansoms wordt een amendement ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt na de woorden „raad van advies opgericht" de woorden „ , het aantal en de samenstelling wordt bepaald door de Vlaamse Executieve" in te voegen.

De Voorzitter wijst erop dat er evenmin wordt bepaald door wie de leden worden benoemd. De heer J. Ansoms dient hierop een subamendement in op zijn amendement (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) dat ertoe strekt in fine van zijn amendement de woorden „ , die de leden ervan benoemt." in te voegen.

Een lid suggereert om artikel 33 van het voorontwerp van de statuten in artikel 22 in te passen.

De Gemeenschapsminister pleit echter voor de nodige decretale soepelheid teneinde op de evoluties te kunnen inspelen. Hij stemt echter in met het voorgestelde gesubamendeerde amendement. De Raad van Bestuur kan immers een centralistische visie ontwikkelen. Bovendien moet de Vlaamse Executieve verantwoording voor de Vlaamse Raad afleggen.

Het gesubamendeerde amendement van de heer J. Ansoms wordt eenparig aangenomen met 12 stemmen, alsmede het aldus gewijzigde artikel.

Artikel 22bis (nieuw)

De heer H. Van Dienderen stelt voor een artikel 22 bis in te voegen, dat luidt als volgt :

„Per exploitatie-eenheid wordt een ombudsdienst opgericht. Daar kunnen potentiële klanten terecht met hun opmerkingen en suggesties. De ombudsdienst moet een gemotiveerd antwoord geven." (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3)

Volgens het lid is een ombudsdienst een belangrijk middel om de VVM klantvriendelijker te maken.

Het amendement wordt eenparig verworpen.

Artikel 23

Een lid vraagt naar de bedoeling van het tweede lid van dit artikel. Op welke wijze wordt de inspraak en de betrokkenheid van de exploitatie-entiteiten in het beleid verzekerd ? Het lid stelt tevens voor het woord „exploitatie-entiteiten" te laten voorafgaan door „autonome".

De Gemeenschapsminister stelt dat de raad van directeuren essentieel is voor het beleid, zodat het aangewezen is dit decretaal vast te leggen. De Voorzitter verklaart de toevoe-

ging van „autonome" niet nodig gezien dit reeds voorkomt bij artikel 19.

Een lid wenst formeel te stellen dat hij akkoord gaat met de tekst. Door de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere worden twee amendementen ingediend (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2). Een eerste strekt ertoe dit artikel weg te laten. In bijkomende orde wordt voorgesteld dit artikel te vervangen door wat volgt :

„De Raad der directeuren bestaat uit 9 leden : de directeur-generaal die hem voorzit, de adjunct-directeur-generaal, vijf directeuren die aan het hoofd staan van de exploitatie-entiteiten en twee directeuren vanuit de centrale diensten. De raad der directeuren kan adviezen geven aan de raad van bestuur. De raad van bestuur kan slechts bij gemotiveerde beslissing afwijken van deze adviezen".

Een lid verantwoordt het amendement door erop te wijzen dat de vertegenwoordiging in het beleid van de exploitatiemaatschappijen op een voldoende wijze verzekerd is, gelet op het amendement inzake de Raad van Bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Door het amendement in bijkomende orde wordt de inspraak van de exploitatie-entiteiten in het beleid verhoogd, gezien de directeuren van de exploitatie-entiteiten over een feitelijke meerderheid beschikken. De Gemeenschapsminister stelt dat, gezien de afwijzing van het amendement op artikel 15, de inspraak van de exploitatie-entiteiten dient behouden te worden via de raad van directeuren. De precieze samenstelling van deze raad wordt in de statuten bepaald en dient niet decretaal te worden vastgelegd teneinde soepel te kunnen inspelen op zich wijzigende omstandigheden. Overigens acht hij het verstrekken van gemotiveerde beslissingen van de Raad van Bestuur op adviezen van de raad van directeuren te vergaand. Hij verzoekt dan ook dit amendement en het amendement in bijkomende orde niet goed te keuren.

Een ander lid vraagt naar de taak van de raad van directeuren. Het tweede lid van het artikel geeft hierover te weinig klaarheid. De Gemeenschapsminister stelt dat de bevoegdheid van de raad van directeuren wordt opgesomd in het voorontwerp van statuten. Deze statuten vormen een belangrijke aanvulling van het ontwerp van decreet en zijn opgesteld na grondig overleg in een vierpartijenwerkgroep. De Voorzitter is van mening dat inspraak en betrokkenheid ruimer is dan het verstrekken van adviezen. De Gemeenschapsminister herinnert eraan dat alle dossiers die aan de bestuursorganen worden voorgelegd eerst langs de raad van directeuren gaan. Het lid stelt voor het artikel als volgt te formuleren : „Er wordt een raad van directeuren opgericht, waarvan de opdracht in de statuten wordt omschreven.", en dit lid te laten volgen door de beide leden van het ontwerp.

Een ander lid suggereert de volgende tekst : „Om inspraak en betrokkenheid van de exploitatie-entiteiten in het beleid van de Maatschappij te verzekeren wordt een raad van directeuren opgericht". Dit lid wordt gevolgd door het eerste lid van het ontwerp.

Een lid stelt voor het aantal leden van de raad van directeuren te beperken tot de vijf directeurs van de exploitatie-entiteiten en een aantal staffuncties binnen de Maatschappij. Hij wijst op het belang van een goede coördinatie tussen deze directeurs, waartoe de raad van directeuren een aangewezen middel is. De Gemeenschapsminister verwijst naar artikel 45 van het ontwerp van decreet waarin het aantal directeurs is bepaald.

De heer P. Dumez c.s. dient ingevolge hoger vermelde bespreking het volgend amendement in ertoe strekkende artikel 23 als volgt te wijzigen :

„Er wordt een raad van directeuren opgericht waarvan de opdracht in de statuten wordt omschreven. Deze raad is samengesteld uit de directeur-generaal, de adjunct-directeur-generaal, de directeuren van de centrale diensten en de directeuren die aan het hoofd staan van de exploitatie-entiteiten. Deze raad waarborgt door deze samenstelling de inspraak en de betrokkenheid van de exploitatie-entiteiten in het beleid van de Maatschappij". (Zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) De Gemeenschapsminister stemt in met dit amendement.

Het amendement wordt eenparig aangenomen. De twee amendementen van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere worden eenparig verworpen.

Verwijzend naar de taaicorrectie in het taaiadvies om „raad der directeuren" te vervangen door „raad van de directeuren" wordt geopteerd voor „raad van directeuren". Het aldus gewijzigde artikel wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen voor.

Artikel 24

Een lid verwijst naar de bespreking gevoerd bij artikel 3. Hij vraagt bevestiging dat het monopolie enkel geldt voor geregeld vervoer en niet voor de bijzondere vormen ervan. Impliceert de bepaling „bij prioriteit" dat de Executieve tot een andere toewijzing kan beslissen ? Hij meent te begrijpen dat het ook niet de Maatschappij is die vergunningen aflevert. In dit geval zou de Maatschappij zowel rechter als partij zijn.

De Gemeenschapsminister bevestigt dit en stelt dat de vergunningen voor het bijzonder vervoer door de Executieve worden afgeleverd waarbij de VVM van een prioriteitsrecht geniet overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946.

Een ander lid wijst op het amendement ingediend door de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere dat ertoe strekt het tweede lid van § 1 en van § 2 te vervangen door volgende tekst :

„De exploitatie van dit vervoer wordt door de Maatschappij bij prioriteit toevertrouwd aan derden, waarbij de derden gehouden zijn aan de maximum tarieven zoals gesteld in artikel 26". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2).

Op deze wijze bezit de uitvoerende macht een instrument om de Vlaamse Vervoermaatschappij te stimuleren tot samenwerking met derden, en wordt het privaat-collectief vervoer een onderdeel van het beleid inzake stads- en streekvervoer.

Een lid meent dat de Executieve, bijvoorbeeld voor het leerlingenvervoer, de sleutel tot toekenning van de vergunning in handen moet houden. De Maatschappij kan niet rechter en partij zijn.

Een ander lid meent dat de nieuwe maatschappij voor een uitdaging wordt geplaatst om de dienstverlening zo goed mogelijk te verzekeren.

De Gemeenschapsminister stelt voor dit amendement te verwerpen gezien het bij prioriteit toevertrouwen van de exploitatie aan derden indruist tegen het hoofddoel van de Maatschappij zoals geformuleerd in artikel 3.

Dit amendement wordt unaniem verworpen.

De heer Ansoms heeft een amendement ingediend tot een aanvulling in fine van § 1 van dit artikel, met een derde lid dat luidt als volgt :

„De Vlaamse Executieve behoudt het recht om beheersovereenkomsten af te sluiten met maatschappijen voor openbaar vervoer, die niet onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ressorteren". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Het lid wijst, als verantwoording, erop dat STAR 21 van de NMBS weigerachtig staat tegenover een stadsspoornet. De tendens bestaat om dit voorstedelijk treinverkeer af te stoten naar de Gewesten. Vermits het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer betrekking heeft onder meer op het geregeld vervoer, ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen, zou ook het stadsspoorverkeer onder de WM ressorteren.

Dit kan moeilijkheden opleveren, gezien het feit dat de ene maatschappij op dat ogenblik de infrastructuur van de andere gebruikt. Het kan dus nuttiger zijn dat het Vlaamse Gewest zelf een overeenkomst afsluit met de NMBS voor de exploitatie in haar opdracht van het voorstedelijk treinverkeer. Bovendien penetreren ook andere Gewesten in het Vlaamse Gewest. Het kan ook zijn dat hier en daar een zeer beperkte beheersovereenkomst wordt gesloten met zulke maatschappij, bijvoorbeeld de MIVB. De Gemeenschapsminister stelt dat dit amendement niet direct kadert in het voorliggend ontwerp dat de oprichting van een vervoermaatschappij beoogt. Bovendien vallen de spoorwegen niet onder het doel van de Maatschappij. Dit is beperkt tot het organiseren van gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. De betrekkingen met andere Gewesten en de nationale overheid dienen trouwens conform de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd door de wet van 8 augustus 1988, vastgelegd te worden via samenwerkingsakkoorden.

Hij stelt dat dit amendement buiten het voorwerp van dit decreet valt. De nationale Regering en de Gewesten kunnen samenwerkingsakkoorden sluiten, maar ook de NMBS en de WM kunnen dit, maar deze regeling valt buiten het bestek van dit decreet.

Het lid trekt na deze uitleg zijn amendement in.

Een lid verwijst naar de bestaande lijn Turnhout-Eindhoven. Hij kan niet aanvaarden dat deze exploitatie in de toekomst niet meer zou mogelijk zijn. De Gemeenschapsminister stelt dat dit mogelijk blijft, gezien de Maatschappij de exploitatie mag toevertrouwen aan derden.

Een ander lid meent dat het gevaar zou bestaan dat de meest attractieve lijnen door derden zouden worden uitgebaat, terwijl de minst attractieve bij de Maatschappij zouden blijven. Hij pleit voor een harmonie tussen de diverse vervoersystemen.

De Gemeenschapsminister deelt de bekommernis van dit lid. Het lid vraagt naar de betekenis van de term „ongeacht de tractiewijze". De Gemeenschapsminister stelt dat het gaat om stads- en streekvervoer over de weg, inbegrepen de waterweg.

Een lid stelt voor in de eerste in van artikel 24, § 1 het woord „uitsluitend" te vervangen door „onder meer". Voor het geregeld vervoer kan de Maatschappij het alleenrecht verkrijgen, maar voor de bijzondere vormen van geregeld

vervoer kunnen gebeurlijk ook andere geëigende instanties in aanmerking komen. Het lid dient ter zake geen amendement in.

Het artikel wordt vervolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen met 11 stemmen voor.

Artikel 25

Een lid is van oordeel dat de beheersovereenkomst dient uitgesplitst te worden naar de vijf exploitatie-entiteiten. Een amendement van de heer Ansoms strekt ertoe in fine van de eerste zin van dit artikel een toevoeging in te voegen die luidt als volgt : „ , zij wordt uitgesplitst naar de vijf exploitatie-entiteiten". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) Het lid acht het wenselijk om de exploitatie-entiteiten meer bevoegdheid en autonomie te geven. De Gemeenschapsminister is bereid de investerings- en de exploitatie-toelage over de entiteiten te verdelen, maar de Vlaamse Executieve kan geen afzonderlijke overeenkomsten sluiten met de entiteiten.

Het lid is van oordeel dat ook het plan en de duur per entiteit kunnen verschillen.

Een ander lid houdt voor dat de overeenkomst een algemeen doel kan bevatten met bijzondere bepalingen voor de exploitatie-entiteiten maar de overeenkomst wordt gesloten met de Raad van Bestuur van de Maatschappij. De Gemeenschapsminister verzoekt het amendement niet goed te keuren. Het amendement wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1 voor.

Het betrokken lid dient vervolgens een amendement in bijkomende orde in. Dit amendement strekt ertoe na de eerste zin volgende zin in te voegen : „De beheersovereenkomst bestaat uit een algemeen gedeelte en een uitsplitsing naar de exploitatie-entiteiten." Het is immers wenselijk, aldus het lid, dat de exploitatie-entiteiten over voldoende autonomie beschikken. Door deze formulering kan de Vlaamse Executieve specifieke klemtonen inzake mobiliteitssturing leggen naar de afzonderlijke exploitatie-entiteiten toe, met betrekking tot ondernemingsplan, duur, wederzijdse rechten en verplichtingen, de berekening van de investerings- en de exploitatietoelage en dergelijke meer. Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

Een amendement van de heer Candries strekt ertoe het 4° van dit artikel als volgt te lezen : „4° de berekening en de verdeling over de exploitatie-entiteiten van de investerings- en exploitatietoelage, waarbij minimaal..." (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Dit amendement wordt eenparig goedgekeurd.

Een amendement van de heer H. Van Dienderen strekt ertoe een zin toe te voegen aan dit artikel. „De beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Executieve en de Maatschappij moet gerealiseerd worden, ten laatste 6 maanden na de inwerkingtreding van de Maatschappij". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3)

Het lid stelt dat de uitwerking van het ontwerp van decreet op de VVM erg lang heeft aangesleept. Het zou rampzalig zijn, als dit ook met de beheersovereenkomst zou gebeuren.

Een amendement van de heer H. Van Dienderen strekt ertoe de termijn voor het afsluiten van een beheersovereenkomst te bepalen op 6 maanden. De Gemeenschapsminister stipt aan dat in de Memorie van Toelichting wordt gesteld

dat de eerste beheersovereenkomst zal worden gesloten binnen het jaar na samenstelling van de Raad van Bestuur, wat hij een meer realistische benadering van de benodigde tijd acht.

Het amendement wordt eenparig verworpen.

Een lid vraagt dat de Vlaamse Raad zou worden ingelicht over deze beheersovereenkomst. De Gemeenschapsminister kant zich niet tegen een dergelijk verzoek en hij is bereid een amendement bij artikel 38 in die zin te aanvaarden.

De in het taaiadvies voorgestelde vervanging van „sluit ... af" door „sluit" wordt goedgekeurd. Het zoals hierboven gewijzigde artikel wordt unaniem goedgekeurd.

Artikel 26

Een amendement van de heer M. Didden strekt ertoe het tweede lid van dit artikel weg te laten, (zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Het lid verantwoordt het amendement als volgt : Vermits de Maatschappij de maximale autonomie en verantwoordelijkheid bekomt is het niet aangewezen te bepalen dat de Executieve boeten aan de reizigers moet opleggen. Het is opportuun de relatie tussen Maatschappij en gebruiker tot de verantwoordelijkheid van de Maatschappij te laten behoren. De Gemeenschapsminister stelt dat de toelage voor reizigers zonder geldig vervoerbiljet decretaal moet worden bepaald, zo niet is de vordering niet afdwingbaar. Alhoewel deze toeslagen worden opgenomen in de tarieven en dus niet gelijk kunnen gesteld worden met een administratieve boete heeft het Hof van Cassatie de natuur van deze toeslag betwist omdat zij onvoldoende steunt op een wettelijke basis. De Raad van State is trouwens ook van oordeel dat zulks decretaal moet bepaald worden.

Een lid merkt op dat alleen de politierechtbanken bevoegd zijn om boeten op te leggen. De Gemeenschapsminister antwoordt dat er ter zake in de rechtsleer discussie over is, of hier al dan niet sprake is van een boete.

Een lid stipt aan dat de Raad van State minstens de vermelding van het maximum bedrag voorstelt. De Gemeenschapsminister stelt dat op dit punt het advies van de Raad van State niet kan gevolgd worden omdat latere aanpassingen hierdoor worden bemoeilijkt. Ook de vermelding van een veelvoud van de vervoerprijs is niet wenselijk omdat er een ganse waaier van vervoerprijzen bestaat. Hij pleit voor het behoud van de tekst van het ontwerp van decreet. Na deze uiteenzetting trekt het lid zijn amendement in.

Een amendement van de heren H. De Croo, E. Beysen en J. Vandermarliere strekt ertoe het eerste lid van dit artikel te vervangen door wat volgt :

„De maximumtarieven binnen elk exploitatiegebied, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, worden door de Raad van Bestuur ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Executieve. De Vlaamse Executieve kan bij gemotiveerde beslissing afwijken van de voorgestelde tarieven." (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 2)

Een lid stelt dat op deze wijze een instrument wordt ingebouwd dat toelaat zich meer te richten op de specifieke problematiek van elk exploitatiegebied. De Gemeenschapsminister acht een dergelijke bepaling niet gewenst omdat het asociaal is tegenover de gebruiker. In landelijke streken met

een gering aantal reizigers zou gebeurlijk meer moeten betaald worden in vergelijking tot een stedelijk gebied, wat hem onaanvaardbaar voorkomt. Ook de delegatie naar de Raad van Bestuur is niet gewenst omdat de tarieven dan elke rechtsgrond missen.

Het amendement wordt unaniem verworpen met 11 stemmen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 27

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 27bis (nieuw)

Een amendement van de heer H. Van Dienderen strekt ertoe een artikel 27bis toe te voegen dat luidt als volgt :

„De leden van de Raad van Bestuur en van de adviesraden en de personeelsleden van de Maatschappij kunnen in de regel geen vergoeding krijgen voor autogebruik, wel voor fietsgebruik". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 3) Het lid verklaart dat het onmogelijk is een goed beleid uit te stippelen voor een vervoermaatschappij, als de verantwoordelijken de diensten van de Maatschappij niet vanuit de dagelijkse praktijk kennen. De Gemeenschapsminister stelt dat een uitvoeringsmodaliteit niet past in een decretale bepaling.

Het amendement wordt eenparig verworpen.

Artikel 28

Volgende taaicorrectie wordt goedgekeurd : In § 2 en § 3 „Mits eerbiediging van de regels" vervangen door „mits de regels... worden geëerbiedigd". Bovendien wordt in dezelfde § 2 en § 3 „personeelsgebonden aangelegenheden" vervangen door „personeelszaken".

Het artikel wordt, aldus aangepast, eenparig aangenomen.

Artikel 29

Een lid vraagt of de redactie van dit artikel conform is aan het advies van de Raad van State.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat de Memorie van Toelichting bij artikel 29 vermeldt waarom dit advies niet volledig wordt gevolgd.

Een amendement van de heer P. Dumez strekt ertoe in dit artikel „taksen en directe belastingen" te vervangen door „directe en indirecte belastingen" (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4).

Het lid stelt dat het woord „taksen" in de gebruikte betekenis algemeen wordt vervangen door „indirecte belastingen". Dit amendement wordt unaniem aanvaard. De Gemeenschapsminister merkt op dat ingevolge het advies van de Raad van State in het eerste lid enkel de belastingen opgelegd door het Gewest worden bedoeld, terwijl in het tweede lid de ontwerptekst werd behouden gelet op een analoge tekst in het Waalse decreet. In het tweede lid wordt als taaicorrectie „mag" vervangen door het woord „kan".

Het artikel wordt unaniem aangenomen.

Artikel 30

De Voorzitter herinnert eraan dat hij bij de behandeling van artikel 6 reeds voorstelde artikel 30 te koppelen aan artikel 6.

De Gemeenschapsminister ontkent niet dat er een zekere samenhorigheid bestaat, maar een aan artikel 30 analoog artikel komt in andere decreten ook als afzonderlijk artikel voor. Er wordt derhalve niet ingegaan op de suggestie.

Het artikel wordt eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Artikel 31

Dit artikel wordt zonder wijzigingen eenparig aangenomen.

Artikel 32

Meerdere leden maken voorbehoud tegen de vermelding dat ook voor het privaat domein de bedoelde machtiging kan verstrekt worden. Zij merken op dat deze machtiging moet samengaan met een passende vergoeding. De Gemeenschapsminister stelt dat dit artikel evenals artikel 31 ook geldt voor andere instellingen. Juridisch is de voorliggende tekst in orde. Het betreft hier openbare erfdienstbaarheden. Hierdoor krijgen de Maatschappij en de Executieve de juridische basis om een eventueel gemeentelijk verzet te omzeilen. Ook overheerst in de Commissie de overtuiging met de Maatschappij, bij uitvoering van werken op het privaat domein van de provincies, de gemeenten of van de instellingen die ervan afhangen, in voorkomend geval een vergoeding zal verschuldigd zijn. De Commissie vervangt als tekstcorrectie het woord „toelating" door het woord „machtiging". Tevens worden de woorden „de instellingen" vervangen door de woorden „evenals van de instellingen". Het aldus aangepaste artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 33

Een amendement van de heer De Seranno strekt ertoe het derde, vierde, vijfde en zesde lid als volgt te vervangen (zie Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4) : „De Vlaamse Executieve duidt twee plaatsvervangende commissarissen aan.

De commissarissen kunnen bij de Vlaamse Executieve beroep indienen tegen elke beslissing van de Raad van Bestuur indien zij die beslissing strijdig achten met de wetten of decreten, met de statuten, met de beheersovereenkomst of met het algemeen belang. Het beroep wordt ingediend bij mondelinge verklaring ter vergadering zelf. Indien de Vlaamse Executieve binnen een termijn van twintig kalenderdagen, ingaande de dag van de beslissing van de Raad van Bestuur de nietigverklaring ervan niet heeft uitgesproken, wordt de beslissing definitief".

De indiener van het amendement is van oordeel dat aangezien vier personen als commissaris of als plaatsvervangende commissaris in de mogelijkheid zijn de vergadering van het bestuur te volgen, het beroep onmiddellijk kan meegedeeld worden.

De VVM moet een dynamisch beleid kunnen voeren. Daartoe moeten beslissingen van de Raad van Bestuur onmiddellijk uitwerking krijgen. Een ander lid steunt dit amen-

dement. De Gemeenschapsminister deelt mee dat de Executieve besliste een aantal artikels uit de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut op te nemen aangepast aan het ontwerp van decreet. Dit is het geval voor de artikels 33, 34, 36 en 39 tot en met 44. Voor al deze artikelen kan de Gemeenschapsminister niet akkoord gaan met wijzigingen om de band met de wet van 1954 niet te verbreken. Hetzelfde lid vraagt of de commissarissen in college moeten optreden of zij dit elk afzonderlijk kunnen doen. In dit laatste geval ware het beter in het vierde lid „elke commissaris" te gebruiken. De Gemeenschapsminister bevestigt dat zij elk afzonderlijk kunnen behandelen. De tekst sluit zulks niet uit. Het amendement wordt ingetrokken maar de indiener dringt erop aan dat de commissarissen stipt aanwezig zouden zijn op de vergaderingen en geen onnodige vertragingen in de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Bestuur zouden veroorzaken.

Het artikel wordt vervolgens eenparig en ongewijzigd aangenomen.

Artikel 34

Overeenkomstig het taaiadvies wordt als tekstcorrectie in het tweede lid het woord „overgemaakt" vervangen door het woord „overgezonden".

Het aldus aangepaste artikel wordt eenparig met 11 stemmen aangenomen.

Artikel 35

Een lid vraagt of in dit artikel geen plaatsvervangers worden voorzien. De Gemeenschapsminister acht dit niet noodzakelijk.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 36

Overeenkomstig het taaiadvies wordt door de Commissie een tekstcorrectie doorgevoerd. Het woord „inrichten" wordt vervangen door het woord „organiseren".

Het aldus gewijzigde artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 37

Een lid wenst de draagwijdte van dit artikel te kennen. De Gemeenschapsminister stelt dat overeenkomstig het door de Executieve uitgevaardigde harmonisatiebesluit het Vlaamse Gewest de vergoedingen van haar commissarissen betaalt. Deze uitgaven worden echter teruggevorderd van de gecontroleerde Maatschappij.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikel 38

De Voorzitter acht het onontbeerlijk dat de Vlaamse Raad maximaal inzicht heeft in de investerings- en exploitatiebegrotingen van de op te richten Maatschappij. Hij stelt dat deze toevoeging conform is aan de wettelijke bepalingen. Een lid stipt aan dat bij elke begroting geen beheersovereen-

komst zal kunnen worden toegevoegd. Hij suggereert „in voorkomend geval" aan de tekst toe te voegen. Op dit laatste wordt niet ingegaan.

De heer J. De Seranno c.s. dient ingevolge deze opmerkingen een amendement in ertoe strekkend een derde lid toe te voegen luidend als volgt : „Het ontwerp van begroting en de afgesloten beheersovereenkomsten worden toegevoegd aan het ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Het amendement wordt unaniem aangenomen. Een amendement van de heer Beckers strekt ertoe in het tweede lid van dit artikel „goedgekeurd door" te vervangen door „ter goedkeuring voorgelegd aan". (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

Dit amendement wordt eveneens eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigd artikel wordt eenparig met 11 stemmen aangenomen.

Procedure-incident

Bij het einde van de bespreking van dit artikel stelt de Voorzitter voor de bespreking te voltooien van de nog resterende artikelen, en vervolgens over te gaan tot de stemming van alle artikelen (vanaf artikel 15). Derhalve zouden ook de verdere aangehouden stemmingen vanaf artikel 15 plaats hebben na voltooiing van de bespreking van alle artikelen.

Een lid protesteert heftig tegen deze „eenzijdig opgedrongen wijziging" van de werkzaamheden en meent dat hij — ondanks zijn loyale houding en die van zijn fractie bij de commissiewerkzaamheden — niet correct is behandeld. Hij dringt aan om de aangehouden stemmingen (toch) te laten doorgaan.

Ter stemming voorgelegd keurt de Commissie het voorstel van de Voorzitter goed met 11 stemmen voor en 2 stemmen tegen.

Wegens bovenvermeld procedure-incident verlaten hierop twee leden uit protest de vergadering en verklaren niet verder te zullen deelnemen aan de verdere commissiewerkzaamheden.

Artikel 39

Bij dit artikel zijn geen opmerkingen of amendementen. Volgende taaicorrecties worden eenparig aangenomen :

— in het tweede lid en het vierde lid worden de woorden „hun goedkeuring" en „hun uitvoering" vervangen door de woorden, „de goedkeuring" respectievelijk „de uitvoering"

— in het vierde lid „zal aanhoren" vervangen door de woorden „neemt kennis"

Rekening houdend met deze taaicorrecties wordt dit artikel aangenomen met 11 stemmen voor.

Artikel 40

Bij dit artikel zijn er geen opmerkingen of amendementen. In het artikel wordt op de derde regel als taaicorrectie „geplaatst" vervangen door „ingeschreven".

Het artikel wordt eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Artikel 41

De voorgestelde taaicorrectie om in het tweede lid het woord „tussenkomst" te vervangen door „bijdrage" wordt eenparig aangenomen.

De aldus aangepaste tekst wordt vervolgens eenparig aangenomen met 11 stemmen voor.

Artikel 42

Verschillende leden vinden de redactie van § 3 niet zeer duidelijk. Ten eerste vinden sommige leden dat niet moet vermeld worden dat de rekeningen worden opgemaakt, maar wel is nodig dat zij ter goedkeuring dienen te worden voorgelegd aan de Vlaamse Executieve. Verder is de bepaling over de toezending aan het Rekenhof ook eerder stroef geredigeerd en verwarrend. De heer P. Dumez c.s. stelt derhalve voor de tekst van § 3 van dit artikel aldus te lezen : (Stuk 357 (1989-1990) - Nr. 4)

„De rekeningen van de Maatschappij worden aan de Vlaamse Executieve ter goedkeuring voorgelegd, en voor toezicht aan het Rekenhof gezonden uiterlijk op 31 mei van het jaar volgend op het jaar waarop ze betrekking hebben". Dit amendement wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen. Op vraag van een lid of de tekst van § 5 van dit artikel wel correct is, wordt geantwoord dat de opmerkingen van het Rekenhof uiteraard in het boek van opmerkingen van het Rekenhof worden opgenomen. Hier staat dus uitdrukkelijk vermeld dat ook de rekeningen moeten worden opgenomen. Het gewijzigd artikel wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen voor.

Artikelen 43 en 44

Deze artikelen worden unaniem aangenomen, rekening houdend met de vervanging van het woord „der" door „van de" als taaicorrectie.

Artikel 45

De Voorzitter vraagt zich af of met anciënniteit zowel geldelijke als dienstanciënniteit wordt bedoeld. De Gemeenschapsminister verklaart dat elke vorm van anciënniteit wordt bedoeld. In de drie bestaande maatschappijen gelden verschillende regels, maar nergens bestaat er een systeem van vlakke loopbaan. Het voorstel tot tekstcorrectie, waarbij in het eerste lid van § 1 het woord „overplaatsing" wordt vervangen door het woord „overgang" wordt eenparig aangenomen, vermits niet bedoeld wordt een verplaatsing in de ruimte, maar een overgang van de ene naar de andere Maatschappij. Dit artikel wordt unaniem en ongewijzigd aangenomen.

Artikelen 46 en 47

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

IV. EINDSTEMMING

Vóór de eindstemming wordt op verzoek van de Voorzitter vastgesteld dat geen enkel lid een tweede lezing vraagt.

Het gehele zoals hoger gewijzigde ontwerp van decreet wordt aangenomen met 11 stemmen voor.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*

J. ANSOMS J. DE SERANNO

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

HOOFDSTUK I

Algemene bepaling

Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet.

HOOFDSTUK II

Oprichting, doel, duur en zetel

Artikel 2

Er wordt een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de naam „Vlaamse Vervoermaatschappij", afgekort WM, hierna te noemen „de Maatschappij".

De Vlaamse Executieve stelt de statuten van deze Maatschappij vast.

Voor de niet bij dit decreet of bij de statuten geregelde aangelegenheden zijn de bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen die betrekking hebben op de naamloze vennootschappen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3

De Maatschappij heeft tot doel elke activiteit die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest, vanuit of naar dit Gewest.

De Maatschappij kan alle activiteiten opzetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen aangewend worden, in zover deze activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Zij kan hiertoe ook andere ondernemingen oprichten of eraan deelnemen.

Artikel 4

De Maatschappij wordt opgericht voor onbeperkte duur. Zij kan slechts ontbonden worden door een decreet dat de wijze en de voorwaarden van haar vereffening regelt.

Artikel 5

De vestiging van de zetel van de Maatschappij wordt door de Vlaamse Executieve bepaald.

HOOFDSTUK III

Kapitaal, leningen en toelagen

Artikel 6

§ 1. Het kapitaal van de Maatschappij bedraagt één miljoen tweehonderdvijftigduizend frank.

§ 2. De activa en passiva van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent en van het Vlaamse gedeelte van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen worden, na goedkeuring door de respectieve statutaire organen, ingebracht in de Maatschappij tegen verwerving van aandelen.

Artikel 7

Behoudens de kapitaalsoverdrachten vanuit de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, kan het kapitaal enkel verhoogd worden bij beslissing van de Vlaamse Executieve door inschrijving, van natuurlijke of rechtspersonen op ondeelbare aandelen die onmiddellijk volgestort moeten worden.

Artikel 8

Het kapitaal dient te allen tijde voor meer dan drie vierde in handen van publiekrechtelijke rechtspersonen te blijven.

De aandelen in handen van publiekrechtelijke rechtspersonen zijn en blijven op naam.

Artikel 9

De Maatschappij kan voor het financieren van materiële investeringen, nodig voor de verwezenlijking van haar doel, zonder voorafgaande machtiging, leningen van allerlei aard en overeenkomsten van financieringshuur en van huurkoop aangaan.

De Maatschappij informeert de Vlaamse Executieve volledig over alle beslissingen ter zake, volgens de regels die door de Vlaamse Executieve worden vastgesteld.

Voor alle andere leningen, die een duurtijd van tien dagen overtreffen, moet een voorafgaande machtiging door de Vlaamse Executieve worden verleend.

De Vlaamse Executieve kan aan de leningen de waarborg van het Vlaamse Gewest verlenen.

Artikel 10

Aan de Maatschappij wordt jaarlijks door het Vlaamse Gewest een toelage toegewezen ter aanvulling van de eigen inkomsten.

De Maatschappij kan toelagen van provincies en gemeenten ontvangen.

Artikel 11

De Maatschappij kan schenkingen en legaten aanvaarden.

HOOFDSTUK IV

Bestuursorganen

Artikel 12

De bestuursorganen van de Maatschappij zijn :

1° de algemene vergadering ;
2° de raad van bestuur ;
3° de directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal.

Voor zover niet geregeld in dit decreet wordt de bevoegdheid en de werking van deze organen bepaald in de statuten.

AFDELING I

Algemene vergadering

Artikel 13

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de aandelen.

Elk aandeel geeft recht op één stem.

Artikel 76 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen is niet van toepassing.

De rechtspersonen, eigenaars van aandelen, worden ieder vertegenwoordigd door één speciaal daartoe aangestelde gevolmachtigde.

Artikel 14

De algemene vergadering keurt de jaarrekening goed en verleent aan de raad van bestuur kwijting voor de uitoefening van zijn mandaat.

AFDELING II

Raad van Bestuur

Artikel 15

§ 1. De raad van bestuur bestaat uit elf leden waaronder de voorzitter en de ondervoorzitter. De leden worden benoemd door de Vlaamse Executieve. Twee bestuurders namens de gemeenten worden benoemd in overleg met de representatieve organisatie van de gemeenten van het Vlaamse Gewest. Twee bestuurders worden benoemd op voordracht van de representatieve organisaties van werknemers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. Twee bestuurders worden benoemd op voordracht van de representatieve organisaties van werkgevers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 2. De bestuurders kunnen niet terzelfdertijd zijn :

1° lid van de nationale regering ;

2° lid van de Executieve van een Gemeenschap of Gewest ;

3° provinciegouverneur ;

4° lid van de rechterlijke macht ;

5° personeelslid van de Maatschappij ;

6° autobus- of autocarexploitant.

§ 3. Op de in de statuten bepaalde wijze kunnen waarnemers, benoemd door de Vlaamse Executieve, de vergaderingen van de raad van bestuur bijwonen. De onverenigbaarheden, opgesomd in § 2, zijn op hen van toepassing.

Artikel 16

De raad van bestuur is de hoogste bestuursinstantie van de Maatschappij. Zij heeft hiertoe de meest uitgebreide bevoegdheid.

AFDELING III

Directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal

Artikel 17

De directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd door de Vlaamse Executieve, die hen kan schorsen of afzetten.

Artikel 18

§ 1. De directeur-generaal voert de beslissingen genomen door de raad van bestuur uit en heeft de dagelijkse leiding van de Maatschappij.

Hij woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur en van de algemene vergadering bij met adviserende stem.

§ 2. De adjunct-directeur-generaal vervangt de directeur-generaal bij diens afwezigheid.

Hij woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur bij met adviserende stem.

HOOFDSTUK V

Werking

Artikel 19

Binnen de Maatschappij worden vijf autonome exploitatie-entiteiten opgericht.

De grenzen van het werkingsgebied van de exploitatie-entiteiten worden vastgesteld door de raad van bestuur.

Artikel 20

De bevoegdheid van de exploitatie-entiteiten wordt als volgt bepaald :

1° de verantwoordelijkheid voor de uitwerking van vervoersconcepten en voor de exploitatie binnen de perken van de hun toegewezen exploitatiebegroting ;

2° het commercieel beleid ;

3° de personeelszaken, mits de regels vastgelegd door de raad van bestuur worden geëerbiedigd ;

4° het uitvoeren van overeenkomsten, door de gemeenten met de exploitatie-entiteiten afgesloten onder de algemene voorwaarden die door de Vlaamse Executieve worden bepaald.

Artikel 21

Aan het hoofd van iedere exploitatie-entiteit staat een directeur, die belast wordt met het dagelijks bestuur.

Artikel 22

Per exploitatie-entiteit wordt een raad van advies opgericht, het aantal en de samenstelling wordt bepaald door de Vlaamse Executieve, die de leden ervan benoemt. Deze bespreekt alle vraagstukken met betrekking tot de aangeboden diensten van de exploitatie-entiteit.

Artikel 23

Er wordt een raad van directeuren opgericht waarvan de opdracht in de statuten wordt omschreven.

Deze raad is samengesteld uit de directeur-generaal, de adjunct-directeur-generaal, de directeuren van de centrale diensten en de directeuren die aan het hoofd staan van de exploitatie-entiteiten.

Deze raad waarborgt door deze samenstelling de inspraak en betrokkenheid van de exploitatie-entiteiten in het beleid van de Maatschappij.

Artikel 24

§ 1. Het geregeld vervoer, ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen, wordt uitsluitend aan de Maatschappij opgedragen.

De exploitatie van dit vervoer kan door de Maatschappij worden toevertrouwd aan derden.

§ 2. De machtigingen voor en de exploitatie van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen, worden door de Vlaamse Executieve bij prioriteit toevertrouwd aan de Maatschappij.

De exploitatie van dit vervoer kan door de Maatschappij worden toevertrouwd aan derden.

Artikel 25

De Maatschappij sluit met de Vlaamse Executieve een beheersovereenkomst. De beheersovereenkomst bestaat uit een algemeen gedeelte en een uitsplitsing naar de exploitatie-entiteiten. Deze beheersovereenkomst omvat ondermeer :

1° de door de Maatschappij minimaal te verzekeren vervoersprestaties ;

2° de structuur van de tarieven ;

3° de wederzijdse rechten en verplichtingen ;

4° de berekening en de verdeling over de exploitatie-entiteiten van de investerings- en de exploitatietoelage, waarbij

minimaal rekening wordt gehouden met de evolutie van de weddeschalen in de diensten van de Vlaamse Executieve ;

5° een ondernemingsplan ;

6° de duur.

Artikel 26

De maximumtarieven, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, Worden door de raad van bestuur ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Executieve.

De toeslagen voor reizigers die geen geldig vervoerbewijs kunnen tonen, worden vastgesteld door de Vlaamse Executieve.

Artikel 27

Het administratief en het geldelijk statuut van het personeel alsmede de personeelsformatie worden vastgesteld door de Vlaamse Executieve, op voorstel van de raad van bestuur.

Indien de raad van bestuur, binnen het jaar na zijn samenstelling geen voorstel heeft overgemaakt, kan de Vlaamse Executieve alle initiatief ter zake nemen.

Artikel 28

§ 1. De raad van bestuur benoemt en bevordert de personeelsleden van het hoogste niveau in de Maatschappij, op voorstel van de directeur-generaal.

§ 2. De directeur-generaal is bevoegd voor de personeelszaken, mits de regels vastgelegd door de raad van bestuur worden geëerbiedigd, en met uitzondering van de bevoegdheden toegewezen in § 1 en § 3 van dit artikel.

§ 3. De directeur van iedere exploitatie-entiteit is bevoegd voor de personeelszaken binnen zijn entiteit, mits de regels vastgelegd door de raad van bestuur worden geëerbiedigd en met uitzondering van de bevoegdheden toegewezen in § 1.

Artikel 29

De Maatschappij wordt met het Gewest gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten en de decreten betreffende de directe en indirecte belastingen ten bate van het Gewest.

Aan de Maatschappij kan door de provincies en de gemeenten geen enkele retributie uit hoofde van de verleende concessies en vergunningen worden opgelegd.

Artikel 30

De Maatschappij neemt de rechten en verplichtingen over van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voor het gedeelte door de Staat overgedragen aan het Vlaamse Gewest, van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, met inbegrip van de rechten en verplichtingen die voortkomen uit hangende en toekomstige gerechtelijke procedures.

Artikel 31

De Maatschappij kan, mits machtiging door de Vlaamse Executieve, overgaan tot onteigening te algemenen nutte van onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van het maatschappelijk doel.

Artikel 32

De Vlaamse Executieve kan aan de Maatschappij machtiging geven om werken uit te voeren, die noodzakelijk zijn voor de aanleg en exploitatie van haar installaties, op of onder de onroerende goederen die behoren tot het openbaar en het privaat domein van de Gemeenschap, het Gewest, de provincies, de gemeenten evenals van de instellingen die ervan afhangen.

Aan deze machtiging kan de Vlaamse Executieve voorwaarden verbinden.

HOOFDSTUK VI

Controle

Artikel 33

De Vlaamse Executieve heeft controlebevoegdheid over de Maatschappij.

Twee commissarissen van het Vlaamse Gewest worden benoemd door de Vlaamse Executieve. Deze commissarissen wonen met raadgevende stem de vergadering van de raad van bestuur bij. Zij beschikken voor het vervullen van hun opdracht over de ruimste bevoegdheid.

De Vlaamse Executieve kan, ingeval van verhindering van een commissaris, een plaatsvervanger aanstellen.

De commissarissen kunnen de uitvoering opschorten van elke beslissing die zij strijdig achten met de wetten of de decreten, met de statuten of met de beheersovereenkomst, of met het algemeen belang.

Om beroep aan te tekenen beschikken zij over een termijn van vier werkdagen met ingang van de dag van de vergadering waarop de beslissing werd genomen, indien zij er op aanwezig waren, en, in het tegenovergestelde geval met ingang van de dag waarop zij er kennis van hebben gekregen.

Indien de Vlaamse Executieve bij wie het beroep werd aangetekend, binnen een termijn van twintig werkdagen., ingaande de dag van de aantekening van het beroep, de nietigverklaring niet heeft uitgesproken, wordt de beslissing van de raad van bestuur definitief.

Artikel 34

Wanneer het algemeen belang of de naleving van de wetten of de decreten, de statuten of de beheersovereenkomst het eist, kan de Vlaamse Executieve of, in voorkomend geval, de daartoe gemachtigde commissaris de raad van bestuur verplichten om, binnen de door hem gestelde termijn, te beraadslagen over iedere door hem bepaalde aangelegenheid.

Heeft de raad van bestuur bij het verstrijken van deze termijn, geen beslissing genomen of stemt de Vlaamse Exe-

cutieve met de door dit orgaan genomen beslissing niet in, dan kan de Vlaamse Executieve de beslissing nemen in plaats van de raad van bestuur. Van zijn besluit wordt onmiddellijk een afschrift overgezonden aan de Vlaamse Raad.

Artikel 35

De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid van de verrichtingen weer te geven in de jaarrekening, wordt aan een commissaris-revisor opgedragen. Deze wordt benoemd door de algemene vergadering uit de leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren.

Artikel 36

Het Rekenhof kan een toezicht ter plaatse organiseren op alle verrichtingen van de Maatschappij.

Artikel 37

De Maatschappij betaalt de uit de controle van haar verrichtingen voortvloeiende uitgaven aan het Vlaamse Gewest terug.

HOOFDSTUK VII

Begroting

Artikel 38

De Maatschappij stelt jaarlijks een investerings- en een exploitatiebegroting op.

Deze worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Executieve.

Het ontwerp van begroting en de afgesloten beheersovereenkomsten worden toegevoegd aan het ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Artikel 39

§ 1. De Vlaamse Executieve waakt erover dat de Maatschappij haar ontvangsten en uitgaven in overeenstemming brengt met het economische, sociale en financiële beleid van het Vlaamse Gewest.

Te dien einde worden de begrotingen van de Maatschappij bij de Vlaamse Executieve aanhangig gemaakt, onder de voorwaarden die deze bepaalt, hetzij om, vóór de goedkeuring, de algemene inhoud ervan vast te leggen, hetzij om richtlijnen vast te stellen voor de uitvoering.

De Maatschappij zal, met het oog op dit onderzoek, uitgenodigd worden haar activiteitsvooruitzichten voor te stellen alsmede de hiermede verbonden budgettaire gevolgen voor een periode van verschillende jaren.

De Vlaamse Executieve neemt periodiek kennis van het verslag betreffende de uitvoering van deze begrotingen.

§ 2. De Vlaamse Executieve stelt de datum vast waarop de ontwerpen van begrotingen worden opgemaakt.

Artikel 40

Indien op de eerste dag van het begrotingsjaar geen goedkeuring is gegeven, belet zulks niet de aanwending van kredieten, die op de ontwerpen van begroting zijn ingeschreven, tenzij het principieel nieuwe uitgaven betreft, waartoe geen machtiging is verleend bij de begrotingen van het vorig jaar.

Artikel 41

Overdracht en overschrijding van de limitatieve kredieten uitgetrokken op de begrotingen moeten, vóór enige tenuitvoerlegging, worden toegestaan door de Vlaamse Executieve of haar commissarissen.

Zo de kredietoverschrijdingen een hogere financiële bijdrage kunnen medebrengen dan in de gemeenschapsbegroting voorzien is, moeten zij vooraf door de aanneming van een overeenstemmend krediet in de gemeenschapsbegroting worden goedgekeurd.

Artikel 42

§ 1. De Maatschappij legt aan de Vlaamse Executieve periodieke toestandsopgaven over, alsmede een jaarverslag over haar werkzaamheden. Zij verstrekt aan de Vlaamse Executieve alle andere inlichtingen, die haar worden gevraagd.

§ 2. De Maatschappij maakt, uiterlijk op 30 april, de jaarlijkse uitvoeringsrekening van haar begrotingen, alsmede een jaarbalans met een resultatenrekening op.

§ 3. De rekeningen van de Maatschappij worden aan de Vlaamse Executieve ter goedkeuring voorgelegd en voor toezicht aan het Rekenhof gezonden uiterlijk op 31 mei van het jaar volgend op het jaar waarop ze betrekking hebben.

§ 4. De overheden, die de uitvoeringsrekeningen van de begrotingen goedkeuren of afsluiten, doen dat binnen dezelfde termijn ook voor de jaarbalans en voor de resultatenrekening.

§ 5. Het Rekenhof kan de rekeningen in zijn boek van opmerkingen bekendmaken.

Artikel 43

De Vlaamse Executieve kan het voeren van een boekhouding van de vastgelegde uitgaven voorschrijven. Zij stelt de regeling daarvan vast, eventueel met inachtneming van de eigen behoeften van de Maatschappij.

Artikel 44

De Vlaamse Executieve kan de algemene en bijzondere regelen bepalen betreffende :

1° vorm en inhoud van de begrotingen ;

2° de overlegging van de rekeningen ;

3° de periodieke toestandsopgaven en verslagen.

De boekhouding wordt volgens handelsmethodes gevoerd.

De Maatschappij regelt, met de goedkeuring van de Vlaamse Executieve :

1° de vaststelling van de aanwending van de winsten ;

2° de wijze van schatting van de bestanddelen van het vermogen ;

3° de wijze van berekening en de vaststelling van het maximumbedrag :

a) van de afschrijvingen ;

b) van de reserves en andere provisies die noodzakelijk zijn wegens de aard van de werkzaamheden.

HOOFDSTUK VIII

Overgangsbepalingen

Artikel 45

§ 1. De personeelsleden van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent alsook de overgedragen personeelsleden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, gaan over naar de Maatschappij met hun rechten en verplichtingen, met hun graad en in hun hoedanigheid. Zij behouden tenminste de bezoldiging en de anciënniteit, de toelagen en de vergoedingen, die zij hadden of zouden verkregen hebben indien zij in hun Maatschappij van herkomst het ambt hadden blijven uitoefenen dat zij bij hun overgang bekleedden.

De rechtstoestand van de personeelsleden blijft beheerst door de ter zake geldende bepalingen, zolang deze niet op een andere wijze wordt geregeld.

§ 2. Tot zolang het administratief en het geldelijk statuut, bedoeld in artikel 27, niet van kracht is geworden, wordt de rechtstoestand van nieuw aangeworven personeelsleden :

— voor het stadsvervoer te Antwerpen, beheerst door de regels die van kracht waren bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen ;

— voor het stadsvervoer te Gent, beheerst door de regels die van kracht waren bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent ;

— voor het streekvervoer, beheerst door de regels die van kracht waren bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

§ 3. Met het oog op het waarborgen van de noodzakelijke continuïteit stelt de Vlaamse Executieve het administratief en geldelijk statuut vast van de directeur-generaal, de adjunct-directeur-generaal en de acht directeuren.

Artikel 46

Tot zolang de algemene vergadering de bestuurder bepaald in artikel 15, § 1, tweede lid, niet heeft voorgedragen, bestaat de raad van bestuur uit tien bestuurders.

HOOFDSTUK IX

Inwerkingtreding

Artikel 47

Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Executieve vast te stellen datum.

BIJLAGE

MIVA - MIVG - NMVB VLAANDEREN

Kenmerkende elementen 1989

Vergelijking MIVA - MIVG - NMVB Vlaanderen (toestand 1989)

Personeel

	MIVA	MIVG	NMVB Vlaanderen
Loontrekkende			
– beweging	600	484	2.062
– technische diensten	311		597
Weddetrekkende	237	105	497
Totaal	1.148	589	3.156

Rollend materieel

	MIVA	MIVG	NMVB Vlaanderen
Tramstellen	166 (1)	54 (1)	50 (2)
Autobussen	131	106	1.138
Gelede autobussen	0	20 (trolley)	145

(1) P.C.C.-trams, bouwjaar 1960-1975
(2) Gelede sneltrams B.N., bouwjaar 1982-1983

Detail bouwjaar der autobussen

M.I.V.A.		M.I.V.G.		N.M.V.B. Vlaanderen	
Bouwjaar	Aantal	Bouwjaar	Aantal	Bouwjaar	Aantal
				(gelede bussen inbegrepen)	
1975	15	1973	25	1972	21
1976	20	1975	23	1973	15
1977	16	1977	19	1974	120
1986	80	1980	39	1975	111
	131	1989	20	1976	240
			(gelede trol-	1977	40
			leybussen)	1978	120
			126	1979	130
				1980	10
				1981	168
				1982	76
				1983	43
				1984	12
				1985	17
				1986	40
				1988	60
				1989	60
					1.283

Exploitatie

(in 1.000.000)

	M.I.V.A.	M.I.V.G.	N.M.V.B. Vlaanderen
Aantal afgelegde kilometers			
tramlijnen	6,200	2,266	1,750
buslijnen (+ trolley)	7,135	6,076	96,950
Totaal	13,335	8,342	98,700
Aantal vervoerde reizigers			
met abonnementen (school-, sociaal-,...)	21,380	14,076	50,092
met biljetten en rittenkaarten	27,602	13,785	85,365
Totaal	48,982	27,861	135,457
Tarieven	Prijzen stegen op 1.1.1989 gemiddeld met 4,82 %		
Exploitatieontvangsten			
verkeersontvangsten	682,9	352,8	2.829,2
andere opbrengsten	37,8	10,7	402,8
subsidies	1.181,3	495,0	5.096,4
Totaal	1.902,0	858,5	8.328,4
Exploitatieuitgaven			
personeel	1.323,0	709,2	3.755,5
andere	579,0	177,4	4.572,9
Totaal	1.902,0	886,6	8.328,4