



# VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 1 JUNI 1994

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen en van de heer D. Ramoudt tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het verslag van het Rekenhof betreffende de Vlaamse vervoermaatschappij en over de beheersovereenkomsten van de VVM met privé-exploitanten  
Met redenen omklede moties



**VOORZITTER : de heer E. Beysen**

— *De interpellaties worden gehouden om 16.07 uur.*

**Interpellaties van de heer Van Dienderen over het verslag van het Rekenhof betreffende de Vlaamse vervoermaatschappij en van de heer Ramoudt, over de beheersovereenkomsten van de VVM met privé-exploitanten, tot de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de interpellaties van de heer Van Dienderen, over het verslag van het Rekenhof betreffende de Vlaamse vervoermaatschappij en van de heer Ramoudt, over de beheersovereenkomsten van de VVM met privé-exploitanten tot de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in de eerste plaats moeten we het Rekenhof feliciteren met dit zeer degelijk verslag over de eerste werkingsjaren van De Lijn.

Ik wens vooral in te gaan op de kritiek die het Rekenhof uitbrengt op een belangrijk en megalomaan project waartegen de groenen zich altijd

hebben verzet en waarvoor we, via het Rekenhof, nieuw voedsel krijgen, met name het project Punt aan de Lijn.

Ik wil echter ook de aandacht vestigen op een aantal andere, interessante punten, waarop kritiek werd uitgebracht en ter zake aan de minister een aantal vragen stellen.

Een eerste punt betreft de beheersovereenkomst die de Vlaamse regering heeft gesloten met De Lijn. Daarover zegt het Rekenhof dat die beheersovereenkomst algemeen is, en ik citeer : "zonder opgave van meetbare criteria die de verplichtingen van de maatschappij aflijnen en controle mogelijk maken. Zij biedt aldus weinig waarborgen voor een deelname en doeltreffende aanwending van de jaarlijkse overheidsdotatie".

Rekening houdend met de beperkte overheidsmiddelen in deze moeilijke tijden is dit toch wel een zware kritiek op deze beheersovereenkomst.

Het verheugt mij in het verslag te lezen dat de minister het daarmee eens is. De vraag is hoe het komt dat die beheersovereenkomst zo slecht is. Zal dit in de nieuwe, voorlopige overeenkomst ongedaan worden gemaakt ? Gelet op de definitieve overeenkomst voor de jaren 1995-1997 is dit toch belangrijk.

Vervolgens is er de kritiek van het Rekenhof inzake het ondernemingsplan. Het Rekenhof zegt dat er geen

jaarlijkse actieplannen zijn, geen kosten-baten-analyses. Het Rekenhof zegt ook dat er geen normeringsstelsel is om de kwantiteit en de kwaliteit van het vervoeraanbod te bepalen. Hierbij verwijst het Rekenhof niet naar De Lijn maar zeer uitdrukkelijk naar de Vlaamse regering. De Vlaamse regering talmt met de goedkeuring van dit stelsel en is daardoor politiek verantwoordelijk voor het feit dat in de voorlopige overeenkomst allicht geen normensysteem zal voorkomen.

Ik kom nu bij het project waaraan de volgende jaren veel geld zal worden uitgegeven, met name het project Punt aan de Lijn. Het Rekenhof kan zich uiteraard niet uitspreken over de opportuniteit van dit project. Ik herinner aan de "groene" kritiek ter zake. Op korte afstand van het centrum van Antwerpen, een stad met zeer veel en zeer goedkope parkeerplaatsen, mijnheer Hancké, en meer bepaald vlakbij een stadsautosnelweg — de Noorderlaan — komt er een overstapplaats van auto's naar openbaar vervoer. Volgens mij heeft dat geen zin. Die overstapplaatsen, die wel zinvol zijn, moeten veel dichterbij de woonplaatsen worden gecreëerd en zullen dan kleinschaliger en heel wat goedkoper uitvallen. Bovendien zullen een aantal mensen deze plaatsen dan met de fiets in de plaats van met de auto kunnen bereiken.

Mijnheer Hancké, in het Globaal Structuurplan van de stad Antwer-

## Van Dienderen

pen wordt ervoor gepleit om van Antwerpen een "tramstad" te maken. Sneltrams moeten Ekeren, Brasschaat, Malle, Boom, Beveren verbinden. Dit is een goede zaak voor de dagelijkse auto-invasie. Immers, uit recente opiniepeilingen, in opdracht van uw beweging uitgevoerd — en gemeld in De Morgen — blijkt dat de mensen meer en meer door die dagelijkse auto-invasie worden gekweld. Wat u in het Globaal Structuurplan voorstelt is een heel goede zaak, maar als er een overstapplaats komt op Luchtbal dan hebben sneltrams naar Ekeren en Brasschaat geen zin meer. Immers, de bewoners van die gemeenten worden uitgenodigd om met hun auto minstens naar Punt aan de Lijn te komen.

Uw partijgenoot, de heer Mangelschots, schrijft in de inleiding tot het Structuurplan en ik citeer: "Dit betekent een verkeersbeleid dat kiest voor het openbaar vervoer in plaats van voor megalomane projecten". De term is door hem gekozen. Dit principe had men moeten toepassen. Ik stel echter vast dat, gegeven de beperkte investeringsmogelijkheden waarover De Lijn nu toch beschikt, die 2,7 miljard frank een aanzienlijk bedrag is voor dit megalomaan project.

Dat is de kritiek ten gronde en daarover spreekt het Rekenhof niet. Het Rekenhof gaat uit van de veronderstelling dat de politici een wijze beslissing hebben genomen. Het stelt echter wel vast dat er op de manier waarop het project wordt uitgevoerd heel wat kritiek is. De belangrijkste zin in het rapport is, en ik citeer: "Het project biedt te weinig waarborgen voor een efficiënte aanwending van schaarse overheidsmiddelen". Dat komt mijns inziens op een globale veroordeling neer.

Mijnheer de minister, ik zou graag uw reactie daarop vernemen.

Het Rekenhof heeft ook enkele punctuele kritieken. De minister pleit ervoor, zeer terecht en wij steunen hem daarin, dat er een kosten-batenanalyse komt voor de TGV. Waarom heeft de minister dan niet aangedrongen op een kosten-batenanalyse voor een investering van 2,7 miljard frank voor Punt aan de Lijn? Volgens het Rekenhof is die kosten-batenanalyse niet op het geschikte ogenblik gemaakt. In het Vlaamse regeerakkoord — en ik veronderstel dat minister Sauwens daarachter staat — wordt de noodzaak bepleit van een milieu- en mobiliteitseffectenrapport. Sommige leden van deze commissie hebben daar al sterk voor gepleit en eigen voorstellen ontwikkeld. Het Rekenhof stelt vast dat inzake Punt aan de Lijn geen milieu- en mobiliteitseffectenrapport is gemaakt. Waarom is dit niet gebeurd? Het is duidelijk dat voor de mensen die op Luchtbal wonen dit project heel wat verkeersproblemen zal veroorzaken. De bussen zullen daar moeten komen voor herstelling en onderhoud. Bovendien gaat dit project samen met een ander, eveneens megalomaan project, met name Metropolis, waarvoor zelfs een aantal parkeerplaatsen zullen worden aangelegd. Waarom is er geen milieu- en mobiliteitseffectenrapport? Dit werd toch in het regeerakkoord vooropgesteld.

Het Rekenhof roept ook de Inspectie van Financiën ter hulp. Samen met de Inspectie van Financiën zegt het Rekenhof dat alternatieven voor deze besteding niet of te weinig zijn onderzocht. Voor 2,8 miljard frank kan men 28 nieuwe trams aankopen. Ik heb in de krant gelezen dat men onlangs, zeer goedkoop en tweedehands, buitenlandse trams heeft aangekocht. Als men die inderdaad zou aankopen dan kunnen alle huidige bussen voor 2,8 miljard frank door trams worden vervangen. Als er echter nieuwe trams voor een bedrag van 50 miljoen frank per stuk worden gekocht — het zijn niet de beste, maar voor dat bedrag kunnen ze er bij BN al iets voor maken — dan

hebt u daarvoor 28 trams en 14 kilometer nieuwe tramsporen in eigen bedding.

Inzake die auto-invasie is het in Gent al niet veel beter. Het stadsbestuur van Gent is daar volop mee bezig en heeft een zeer verdienstelijk fietsplan ontwikkeld. In Antwerpen en Gent zou men graag hebben dat de initiatieven die te Brugge werden genomen — en die wij toejuichen — ook daar zouden gebeuren. Met die 2,8 miljard frank zou men interessant, bovengronds tramvervoer kunnen aanbieden. Blijkbaar werd niet onderzocht of een dergelijke investering niet beter zou zijn geweest. Die kritiek komt niet van mij maar van het Rekenhof.

Mijnheer de minister, toen collega Vautmans en ikzelf u hierover in het begin van dit jaar, naar aanleiding van perslekken, interpelleerden, hebt u toegegeven dat er geen formele overeenkomst was met de stad Antwerpen over doorstromingsfaciliteiten. U hebt dat op 13 januari 1994 gezegd en dit is terug te vinden in de Handelingen van onze Raad. Dat is toch het minimum minimum om een dergelijk project te lanceren.

Op het ogenblik dat de goederen werden gekocht van General Motors bestond er nog geen overeenkomst. Ik verneem graag of dat intussen wel het geval is. Ik vind het in ieder geval onvoorzichtig om zulke overeenkomst niet af te wachten.

Een andere zware kritiek van het Rekenhof betreft het betaalde bedrag van 770 miljoen frank voor gebouwen en gronden van General Motors. Het Rekenhof is van oordeel dat de VVM een half miljard frank had kunnen besparen indien ze de prijs had betaald die andere privé-investeerders hebben betaald. Een half miljard frank op een totaal van 770 miljoen frank is toch niet te verwaarlozen.

Ik heb ook in het rapport gelezen dat VVM argumenteert dat Metro-

## Van Dienderen

polis ongeveer hetzelfde heeft moeten betalen als De Lijn. Dat lijkt juist te zijn en het Rekenhof geeft dat ook toe maar blijft zich toch afvragen waarom andere investeerders drie- tot viermaal minder hebben moeten betalen.

Het Rekenhof heeft ook vragen bij de leasing, bij de "kostenverhogende tussenkomst van de projectontwikkelaars)", bij de uitbetaalde "fees" van meer dan 100 miljoen frank en bij het niet vragen van financiële waarborgen en borgtochtstelling van de VN Gimo-Hold Noorderlaan. Het Rekenhof lijkt de mening te zijn toegedaan dat de wet op de overheidsopdrachten niet is toegepast. Begin dit jaar verklaarde de minister nochtans duidelijk — en hij kan ook bezwaarlijk anders — dat die absoluut moet worden toegepast.

Op 13 januari heeft de minister verklaard dat de bestuurders een grote verantwoordelijkheid hebben. Wat gebeurt er dan met de regeringscommissaris die er toch in de eerste plaats had voor moeten zorgen dat de regels van het spel worden gerespecteerd?

Hoe zal de minister kunnen bijsturen en hoe zal hij herhaling kunnen voorkomen?

Ik stel vast dat de minister en de Vlaamse regering in principe akkoord gingen met het project Punt aan de Lijn. Zij zijn er dus politiek verantwoordelijk voor. Het Rekenhof spreekt nochtans over een lichtzinnige besteding van schaarse overheidsmiddelen.

Ik lees in het rapport voortdurend volgende zin: "De minister herhaalde in zijn antwoord de uitleg van de VVM." Hij gaat dus akkoord met de manier waarop De Lijn dit project heeft aangepakt.

Als het Rekenhof ons erop attent maakt dat er geen kosten-baten-analyse noch een milieueffectrapport is gemaakt en dat er teveel geld is uit-

gegeven, mag de minister zich niet verschuilen achter de bestuurders van De Lijn. Omdat hij de zin, die ik al heb aangehaald, voortdurend in de mond neemt, is hij zelf politiek verantwoordelijk.

Mijnheer de minister, we delen tot op zekere hoogte de kritiek over de manier waarop de NMBS het TGV-dossier aanpakt. Mutatis mutandis is Punt aan de Lijn de TGV van de Vlaamse regering.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer D. Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, ik kan me heel goed inbeelden dat de minister zich niet goed in zijn vel voelde toen hij het verslag van het Rekenhof inkeek. Dit verslag is toch omvangrijk: bijna de helft van het blunderboek van de Vlaamse regering.

Hij kan zich er misschien mee troosten dat de mensen van het Rekenhof zich ook niet zo goed in hun vel voelen als ze telkens met een kluitje in het riet worden gestuurd en als de minister het standpunt van de VVM steeds zonder meer overneemt.

Ik veronderstel dat hij dat zo dadelijk opnieuw zal doen.

Ik kan de vele vragen beamen die de heer Van Dienderen heeft gesteld. Het verslag van het Rekenhof is niet alleen een bron van informatie maar ook van ergernis.

De kritiek die de Vlaamse liberalen hebben geuit tijdens de bespreking van het decreet over de VVM blijkt meer en meer te worden bevestigd. In heel dit dossier is er geen sprake van een duidelijke beleidslijn. Het verslag van 107 bladzijden van het Rekenhof geeft dan ook een idee van het falend overheidsbeleid inzake de vervoersproblematiek.

Het verslag van het Rekenhof is eerder dit van een immobiliën- of een makelaarskantoor dan dit van een vervoerbedrijf.

In aansluiting met de heer Van Dienderen zal ik mijn interpellatie beperken tot twee items: ten eerste, de voorlopige beheersovereenkomst en, ten tweede, de onderhandse contracten met privé-exploitanten.

Wat de voorlopige beheersovereenkomst betreft, is het Rekenhof van oordeel dat deze te algemeen is en te weinig waarborgen biedt voor een doelmatige en doeltreffende aanwending van overheidsdotaties. Het belang van een duidelijke, welomlijnde beheersovereenkomst wordt aangetoond in het verslag van het Rekenhof waarin we lezen dat zonder een drastische verbetering van de exploitatieresultaten een hogere overheidstegemoetkoming onafwendbaar is. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

De volgens het Rekenhof vastgestelde "onvoldoende managementscapaciteiten" zullen niet bijdragen tot het verbeteren van de exploitatieresultaten. Ik ben dan ook heel benieuwd naar het antwoord van de minister om te weten welke initiatieven hij en De Lijn zullen nemen teneinde deze hogere overheidstegemoetkoming af te wentelen. Is de minister bereid nog meer overheidsmiddelen te pompen in de Vlaamse Vervoermaatschappij?

Efficiënte en degelijke service aan de gebruiker is volgens ons alleen mogelijk door het privatiseren en het demonopoliseren van het openbaar vervoer. Het invoeren van concurrentie en rationalisatie kan de bestaande diensten goedkoper maken. De verschillen in kostprijs tussen de door de privé-exploitanten en de in regie uitgevoerde werken zijn namelijk opvallend.

Bij toetsing van vergelijkbare factoren, zoals kostprijs, prestaties en betrouwbaarheid, spreken de cijfers telkens in het voordeel van de privé-exploitanten. Het Rekenhof bevestigt dit door te verklaren dat de privé-exploitanten met slechts 22,5 procent van de exploitatiekosten instaan voor 37 procent van de gere-

## Ramoudt

den kilometers. Indien we dit doorberekenen, betekent dit dat het totaal aantal kilometer in feite kan worden gereden tegen 60 percent van de exploitatiekosten. Dit zou toch een niet-onaardige besparing kunnen betekenen.

Tot op heden worden bijna alle contracten van de Vlaamse Vervoermaatschappij onderhands gesloten en gegund op basis van de vroegere NMVB-lastencohieren. Deze overeenkomsten werden aangegaan voor onbepaalde duur en met een opzegtermijn van ten minste vijf jaar.

Mijnheer de minister, ik wil er uw aandacht op vestigen dat de Vlaamse Vervoermaatschappij binnen het jaar na de ondertekening van de voorlopige overeenkomst — dus voor 1 september 1993 — een evaluatie diende te maken teneinde de contracten met de exploitanten te toetsen aan het vrije marktmechanisme. Daarbij diende evenwel rekening te worden gehouden met de wetgeving en reglementering inzake de overheidsopdrachten. In het verslag van het Rekenhof wordt erop gewezen dat dit niet het geval is, zoals trouwens op andere niveaus geen rekening wordt gehouden met koninklijke besluiten en wetten.

Dergelijke praktijken zijn blijkbaar schering en inslag.

Het Rekenhof heeft ook ernstige bezwaren geuit over de bestaande toestand inzake de overeenkomsten met privé-exploitanten. Het Rekenhof merkt op dat de Vlaamse Vervoermaatschappij pas sinds eind vorig jaar aarzelend is gestart met de evaluatie van de met de privé-exploitanten gesloten contracten en dat de in de beheersovereenkomst vastgelegde termijn werd gerespecteerd.

Mijnheer de minister, wat zijn de redenen voor het traag uitvoeren van de evaluaties? In welke mate heeft dit te maken met aan de directie van de VVM toe te schrijven bedoelingen, namelijk het onmogelijk maken

van een vergelijking tussen de door de privé-uitbaters en de in regie uitgevoerde diensten?

Ik ben ervan overtuigd dat de privé-exploitanten weinig bij de uitbatingspolitiek van hun lijnen worden betrokken. Algemeen wordt beweerd dat de rentabiliteit van deze lijnen op het vlak van de dienstverlening en de uitbatingscijfers nog gevoelig zou stijgen, wanneer deze betrokkenheid zou worden vergroot.

Mijnheer de minister, overweegt u bijgevolg de huidige in regie uitgevoerde diensten aan het vrije marktmechanisme te onderwerpen en, zo ja, binnen welke termijn? Ik vernam graag uw persoonlijk standpunt ter zake.

**De voorzitter** : De heer De Mol heeft het woord.

**De heer J. De Mol** : Mijnheer de voorzitter, allereerst laat ik opmerken dat ik het zinvol had geacht een aparte vergadering aan het verslag van het Rekenhof te wijden, wat overigens de wens was van de meesten onder ons. Intussen waren de verzoeken tot interpellatie echter al ingediend. Dat belet evenwel niet dat er achteraf toch nog een debat over de verschillende aspecten van het rapport, die nu niet aan bod komen, wordt georganiseerd.

Vermits mijn spreektijd beperkt is, houd ik mijn uiteenzetting kort. Ik repliceer enkel op de uitspraken van de heer Ramoudt.

Toen hij op 21 juni 1993 interpeleerde over dit onderwerp, heb ik mij ook voor het debat ter zake ingeschreven. Nu hoor ik hier nieuwe standpunten.

Ik ben het ermee eens dat het Rekenhof een aantal terechte kritieken formuleert. Men moet echter de zaken niet uit hun verband rukken. De heer Ramoudt beweert dat de privé-exploitanten instaan voor 37 percent van de kilometers en slechts 22,5 percent van de exploitatiekosten van de in regie uitgevoerde dien-

sten maken. Dat is geen vergelijking, want de diensten in regie zijn veel uitgebreider. Zo moet de pachter onder andere zijn lijnen niet promoten. Men kan een resem administratieve taken opsommen die de Lijn volledig op zich neemt.

De enige vergelijking die men kan maken, is slechts mogelijk na een degelijke analyse van de standaardkostprijs. Dat is blijkbaar een onmogelijke opdracht. De minister heeft telkens verklaard dat de contracten eigenlijk aan de markt zouden moeten worden getoetst. Ik ben het daarmee eens.

Nochtans — ik ruim hiermee een misverstand uit de weg — betekent het toetsen aan de markt voor mij niet dat de privé-exploitant de voorwaarden van uitbating van een bepaalde lijn zelf mag vastleggen. Er moet volgens strikte voorwaarden worden gewerkt, die overigens ook voor de Lijn zelf gelden.

Het is op die manier dat de markt moet worden opengeboken. Ongewijfeld zitten de heer Ramoudt en ikzelf op dat vlak niet op dezelfde golflengte.

Ik vat mijn standpunt samen. Ik ben het eens dat wij naar een open markt streven met een ruimere mededinging dan vandaag het geval is in de huidige kleine kring van pachters. Wij moeten daarbij afstappen van het nefaste systeem van een standaardkostprijs. Het doel is een vrije markt waarbij evenwel een aantal elementen nauwkeurig in de aanbesteding worden omschreven, onder meer elementen van sociale aard, die overigens ook op de Lijn zelf van toepassing zijn.

Er is op dat vlak nog heel wat werk aan de winkel. Ik heb de indruk dat de Lijn deze evolutie niet wenst. Nochtans — ik heb dat vorig jaar reeds gezegd — zal de Lijn — dat is mijn vaste overtuiging — indien zij niet op deze tendens inspeelt, op lange termijn in de verdrukking

## De Mol

komen. Het is een verkeerde strategie de boot alsmaar af te houden.

De Lijn moet meewerken. Trouwens, mijnheer de minister, u hebt dat als voogdijminister herhaaldelijk benadrukt. Ik vraag dan ook dat u een duidelijk antwoord geeft op mijn eis — ik sluit mij aan bij de heer Ramoudt — dat de contracten ook aan andere dan het kleine groepje bestaande pachters worden toegewezen.

Daarbij is het mijns inziens niet aangewezen één afzonderlijk contract op de markt te gooien. Het beste is dat men een aantal contracten in één aanbesteding samenbrengt zodanig dat men een degelijke prijs-kwaliteit kan eisen in de aanbesteding.

Dat is het standpunt van de SP-fractie ten opzichte van het openbreken van de markt. Ik herhaal dat wij er geen voorstander van zijn dat ieder zo maar tegen gelijk welke voorwaarden kan meedingen.

In ieder geval werkt het huidige systeem enkel kostenverhogend voor de Lijn, wat in de huidige budgettaire omstandigheden niet vol te houden is.

**De voorzitter** : Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, alvorens te antwoorden op de verschillende vragen, moet het mij toch van het hart — ik heb dat vorige maandag al opgemerkt — dat — ik deel hiermee de bezorgdheid van andere sprekers — wij hier jammer genoeg een kans missen.

Het Rekenhof heeft voor het eerst een volledige doorlichting gemaakt van een overheidsbedrijf die, zoals zij van in het begin hebben duidelijk gemaakt, beleidsondersteunend is. Inderdaad, zij wensten de Vlaams Raad naar aanleiding van het opstarten van een moderne Vlaamse vervoersmaatschappij, na doorlichting, alle elementen opgenomen in onderhavig rapport ter beschikking te stel-

len om de kwaliteit van het beleid te verbeteren.

Wij slagen er nu echter in om hier een debat ter zake in termen van meerderheid en oppositie te voeren, zoals meestal bij een interpellatie het geval is. Dat betekent dat wij niet komen tot een gesprek dat vruchtbaar zou kunnen zijn in aanwezigheid en met spreekrecht van de bevoegde diensten. De vertegenwoordigers zijn hier wel aanwezig om mij informatie in te fluisteren. Ik had in aanwezigheid van de vertegenwoordiger van het Rekenhof en de Lijn een genuanceerd verhaal kunnen brengen dat baanbrekend zou zijn niet alleen voor het beleid inzake openbaar vervoer in Vlaanderen, maar voor de wijze waarop een aantal diensten zoals het Rekenhof het Parlement en de regering kunnen bijstaan in hun alsmaar complexer wordende taken.

Trouwens, het Rekenhof heeft zelf na een aantal contacten en naar Nederlands voorbeeld van de Nederlandse Rekenkamer, de wens geuit om in een moderne en dynamische visie op zijn opdrachten het nieuwe overheidsbedrijf door te lichten en de techniek van de beheersovereenkomst — dat is de kern van de zaak — mee helpen vorm te geven voor de toekomst.

Men heeft nu echter de meest negatieve zinnen opgezocht om toch maar het beleid en de voogdijminister ter verantwoording te roepen.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, dat is vorige maandag al gezegd. In ieder geval deel ik uw mening. Het ware beter geweest dat wij een algemene bespreking over het rapport hadden kunnen voeren.

Er zijn evenwel de reglementsbepalingen. Bovendien herinner ik eraan dat de verzoeken tot interpellaties reeds waren ingediend vóór het verslag van het Rekenhof ons werd bezorgd.

Ten tweede komt dit natuurlijk ook omdat er voorafgaandelijk een aan-

tal lekken, al dan niet bewust, zijn geweest. Men kan de parlementsleden niet verhinderen om van hun controlerecht gebruik te maken.

Ik meen echter dat het, voor de toekomst, nuttig is om dergelijke documenten op een andere manier te bespreken. Wij moeten dan echter aan de collega's vragen om een zekere solidariteit op te brengen en in een dergelijk geval af te zien van het interpellatierecht. Wij zullen ons dan eerst moeten schikken naar een interne bezinning en beraadslaging, waarna elkeen natuurlijk vrij is om te interpelleren.

Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, collega's, sinds begin 1991 is de organisatie van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen aan één Vlaams openbaar vervoerbedrijf toevertrouwd, namelijk de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM). Het was natuurlijk een reusachtige opdracht voor de VVM om in de eerste werkingsjaren de drie voormalige vervoerbedrijven, de NMVB, de MIVA en de MIVG samen te brengen. Het was niet de bedoeling een totale afbraak en een volledige nieuwbouw te realiseren. Deze constructie moest blijven functioneren en ten dienste staan. De bussen en de trams moesten blijven rijden. Dat is enorme klus geweest. Bovendien werden door het oprichtingsdecreet vrij grote verwachtingen gecreëerd. De techniek van de beheersovereenkomst heeft daartoe in belangrijke mate bijgedragen. Die drie maatschappijen tot één nieuw, gestroomlijnd en efficiënt werkend geheel om te vormen was een enorme opdracht.

Van bij de start van de werkzaamheden die uiteindelijk hebben geleid tot het oprichtingsdecreet heb ik erop aangedrongen dat het Rekenhof zijn controletaak ten aanzien van De Lijn ten volle zou kunnen uitoefenen. De Raad zelf heeft die visie trouwens altijd gesteund en een aantal collega's hebben daar zelfs bijzonder op aangedrongen. Weliswaar

## Sauwens

was er in de werkgroep ad hoc heel wat discussie. Ik wijs u erop dat het Rekenhof in het verleden, vóór de regionalisering, alleen maar ten aanzien van de NMVB een controlemogelijkheid had in het kader van de wet van 16 maart 1954 op de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Bij de vroegere MIVG en de MIVA bestond dit dus niet. Het Rekenhof zelf heeft een momentopname gecreëerd, heeft een volledige audit georganiseerd naar aanleiding van de start van de VVM.

De diensten van De Lijn en ikzelf, als voogdijminister, hebben volledig krediet aan het Rekenhof gegeven. De diensten, vaak een groep van vier personen, zijn daarmee voortdurend bezig geweest. Zij hebben bij wijze van spreken in de lokalen te Mechelel gekampeerd. Er was volledig inzage-recht. Ik herinner mij trouwens dat ik alle onderzoeksresultaten van Hay Management Consultants aan de controleploeg van het Rekenhof heb bezorgd om te verhinderen dat er dubbel werk zou moeten worden verricht.

Die multidisciplinaire controleploeg van het Rekenhof is begin 1992 gestart met de controle ter plaatse in de hoofdzetel. In eerste instantie heeft deze ploeg nagegaan in welke mate en op welke wijze de beslissingen en/of maatregelen werden genomen die de VVM juridisch, budgettair en feitelijk operationeel dienden te maken, overeenkomstig het oprichtingsdecreet. Veel aandacht ging daarbij uit naar de wijze waarop de decretale verplichting een beheersovereenkomst te sluiten in praktijk werd gebracht. De controleploeg heeft ook een evaluatie gemaakt van het eerste uitvoeringsjaar van de medio 1992 goedgekeurde, voorlopige beheersovereenkomst.

Deze beheersovereenkomst heeft vele aspecten. Wij hadden ons vorgenommen om zo snel mogelijk, en reeds in het eerste jaar, met een definitieve beheersovereenkomst te

starten. Gelukkig werd in het oprichtingsdecreet in een tussenoplossing voorzien, namelijk om met een voorlopige beheersovereenkomst te werken. Deze voorlopige beheersovereenkomst kon maximaal tweemaal worden verlengd. Dit is zeer essentieel geweest. Intussen kon men over een aantal bijkomende gegevens beschikken die op dat ogenblik, bij de start van de VVM zelf, niet ter beschikking waren.

Wij zullen voor de periode 1995-1997 een definitieve en vaste beheersovereenkomst uitwerken. Die zal aanvangen op 1 januari 1995 en is momenteel in voorbereiding.

De definitieve beheersovereenkomst zal concrete parameters moeten verschaffen van de minimum dienstverlening die De Lijn, mede in opdracht van de Vlaamse regering, wenst te verstrekken.

In die beheersovereenkomst heeft de Vlaamse regering zich geëngageerd op een viertal terreinen: ruimtelijke ordening, het verkeersarm maken van de stadscentra, doorstroming en een aangepast parkeerbeleid teneinde de concurrentiepositie van het openbaar stads- en streekvervoer te versterken. De bevoegde minister zal zijn collega's in de Vlaamse regering hieraan geregeld herinneren. Dit is, zoals gezegd, niet alleen opgenomen in de beheersovereenkomst maar ook in Vlaanderen-Europa 2002.

In het kader van de definitieve beheersovereenkomst zal De Lijn een netnormering ontwikkelen. Het Rekenhof heeft terecht opgemerkt dat een kwalitatief en kwantitatief normeringssysteem afhangt van de vervoerpolitiek die wordt bepaald door de Vlaamse regering.

Het strategisch ondernemingsplan van De Lijn geeft de financiële impact van de vooropgestelde doelstellingen duidelijk weer. De centrale doelstelling is immers het aantal reizigers jaarlijks met 2 procent te laten toenemen, het in evenwicht sluiten

van de exploitatierekening en de beheersovereenkomst die de financiële randvoorwaarden bepaalt.

Zoals ik al heb gezegd, is het aantal kilometer toegenomen van 116 miljoen — de norm die werd gehanteerd in de beheersovereenkomst — tot 119 miljoen.

Er is ook sinds twee jaar en voor het eerst sinds 1985 een beduidende toename van het aantal reizigers. Bovendien is de exploitatierekening in evenwicht. Ik weet ook wel dat het Rekenhof terzake opmerkingen en bedenkingen heeft, maar wat hier gebeurt, doet zich toch niet in elk overheidsbedrijf voor.

De Lijn werkt op het ogenblik aan de voorbereiding en de uitvoering van actieplannen die op cyclische wijze zullen worden getoetst en bijgestuurd.

Het actieplan omvat de jaarlijkse exploitatiebegroting van elke entiteit. Op korte termijn zal de directie Marketing en Strategie van de VVM aan de raad van directeurs een voorstel voorleggen waarin de procedures en de deadlines worden vastgelegd voor deze cyclische opstelling en opvolging van de plannen.

In antwoord op de vraag naar een kosten-baten-analyse verwijs ik naar de beheersovereenkomst. Alle investeringen gebeuren uit rendementsoverwegingen. De sociale rol, zoals een bijdrage in een beter leefmilieu en een verhoging van de leefbaarheid van de binnensteden, is niet altijd even gemakkelijk in te schatten.

Het opstellen van een normeringssysteem is afhankelijk van de mogelijkheid om voldoende en betrouwbare gegevens te verzamelen en simulaties uit te voeren. Het boekhoudpakket is ingevoerd. Ingevolge de invoering van het Prodata-ontwaardingsysteem, waarin we grote investeringen hebben gedaan en dat overall sinds het begin van dit jaar van kracht is, verkrijgt de VVM enorm veel bijkomende beheersin-



## Sauwens

formatie die essentieel is voor het strategisch plan en het normerings-systeem dat in de beheersovereenkomst is vermeld. Met de invoering van het exploitatiepakket zal De Lijn over de elementen beschikken om het vervoersaanbod toekomstgericht te normeren.

Wat Punt aan de Lijn betreft, heeft VVM zich beperkt tot een effectiviteitsstudie, gebaseerd op belangrijke elementen van voorafgaande studierapporten, zoals het Globaal Structuurplan Antwerpen, waarnaar werd verwezen door de heer Van Dienderen.

**De heer H. Van Dienderen** : In negatieve zin.

**Minister J. Sauwens** : Neen. Een aantal elementen in het Structuurplan zijn in dezelfde zin als in het project Punt aan de Lijn.

**De heer H. Van Dienderen** : Collega De Mol ontkent dit.

**Minister J. Sauwens** : Voorts heeft de VVM zich gebaseerd op de studie van de tijdelijke vereniging Dimarso Sema Group Belgium tot herstructurering van het openbaar vervoer op lange termijn en de visie van de stad Antwerpen inzake ontwikkeling op lange termijn en een door Kopron uitgevoerd onderzoek van het project "Eilandje".

Om tot een grondige kosten-batenanalyse te komen, beschikte de VVM over onvoldoende cijfermatige gegevens die de gevolgen voor de gemeenschap van milieu-effecten en effecten in verband met privé-vervoer blootlegden. Binnenkort zal zij daar wel over kunnen beschikken wanneer het multimodaal model Antwerpen waarin de Lijn participeert, in het najaar in werking treedt en alle nodige gegevens zal verstrekken.

De modaliteiten inzake een milieu-effectrapportering zijn nog niet vastgelegd. De Vlaamse regering beaamt zich daarover nog.

Ik onderstreep dat de alternatieven voor het project Punt aan de Lijn zeer grondig werden onderzocht. Vergeleken met een mogelijke inplanting op Linkeroever kwam de VVM tot een besparing van ongeveer 20 miljoen frank op jaarbasis — ik baseer mij voor die uitspraak inderdaad op de door de VVM verstrekte gegevens — ten opzichte van de inplanting op het terrein van General Motors dat strategisch minder goed gelegen is.

Datzelfde ging ook op voor een eventuele vestiging in Hemiksem. De alternatieven Lobroekdok en Tjalkstraat kwamen omwille van de te beperkte oppervlakte niet in aanmerking. Een eventuele vestiging op NMBS-gronden Schijnpoort werd omwille van de onzekere bestemming van de gronden niet verder overwogen.

Er werden belangrijke doorbraken gerealiseerd in verband met de doorstromingsfaciliteiten in de stad. Sommigen zullen opwerpen dat er weinig nieuws is gebeurd sinds mijn antwoord op de interpellaties van december vorig jaar naar aanleiding van enkele perslekken ter zake, zo blijkt uit de door het Rekenhof geformuleerde opmerkingen. Nochtans kan ik concrete verbeteringen aan de doorstromingsfaciliteiten in de stad opsommen. Er is bijvoorbeeld het terugbrengen van het verkeer op de Noorderlaan van drie tot twee rijstroken, het principiële akkoord met betrekking tot een aangepaste oplossing voor de Leien en een aangepast parkeerbeleid van de stad — op korte tijd krijgt daar een nieuwe verkeersfilosofie vaste vorm — waardoor zowel de vrije tram- en busbaan kan worden aangelegd als het succes van de park and ride-formule wordt verzekerd.

**De heer H. Van Dienderen** : Mijnheer de minister, nadat er onder de Groenplaats een parkeerterrein werd aangelegd, heeft de stad Antwerpen nieuwe plannen om ook in de Meistraat parkeerplaatsen in te richten. Is dat het nieuwe verkeers-

beleid ? Is dat de manier waarop men het gebruik van het openbaar vervoer in het algemeen bevordert en van Punt aan de Lijn in het bijzonder ?

**De voorzitter** : Mijnheer Van Dienderen, u kunt die vraag vanaf 1 januari 1995 aan mevrouw Vogels stellen. Dat heeft niets te maken met het thema van deze interpellatie.

**De heer H. Van Dienderen** : Toch, want de minister heeft het over het nieuwe parkeerbeleid van de stad Antwerpen. Ik vraag of dat daarmee wordt geconcretiseerd.

**Minister J. Sauwens** : Ik heb het erover dat sommige parkeerstroken werkelijk het fenomeen van de fleshalzen in de hand werkte. Tot voor enkele jaren had men niet de moed om die parkeerplaatsen op te offeren om vrije baan te geven aan bus en tram, of ten minste te beletten dat zij ook in de file stonden.

In dat verband hebben de besprekingen dus tot concrete resultaten geleid. Wij zullen die problematiek ook in het kader van de algemene vervoerconvenanten verder bestuderen. Wat wij voor Brugge hebben gedaan, zullen wij ook voor Gent en Antwerpen doen.

Tevens bestaat er een principiële akkoord met de stad Antwerpen voor de invulling van een vrije trambaan op de Groenendallaan, zodat een snelle bovengrondse verbinding tussen de pre-metro Astrid-Sport en Punt aan de Lijn zal kunnen worden gerealiseerd. Ter zake is er dus, sinds januari, een hele evolutie.

Gelet op de exclusieve rechten van de NV Gimo-Hold verlegde de discussie over de koopprijs van Punt aan de Lijn zich van marktraadpleging naar het al dan niet aanvaarden van de vraagprijs. Het General-Motorsplan is uiteindelijk een opportuniteit die men al dan niet zal waarnemen. Mogelijkheden van die omvang doen zich niet elke maand of elk jaar voor. Ofwel aanvaardt men het, ofwel niet. Het kan in bepaalde mate

## Sauwens

helpen mee de voorwaarden bepalen. Het is dus geen vrije raadpleging zoals dat het geval is wanneer men appartementen of kleine studio's wil verwerven.

**De heer H. Van Dienderen** : Het Rekenhof merkt op dat men tot ont-eigeningen zal moeten overgaan als de prijs te hoog zou zijn.

**Minister J. Sauwens** : Ik zal daarover dadelijk spreken. Het is duidelijk dat er ter zake tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij en het Rekenhof een verschil van mening is.

**De heer H. Van Dienderen** Een diepgaand meningsverschil.

**Minister J. Sauwens** : Dan komen wij tot de rol van al onze controlediensten, de commissarissen, de Inspectie van Financiën, het Rekenhof, enzovoort. Uiteindelijk moet er een bepaalde beslissing worden genomen. Het is duidelijk dat de VVM, bij haar beslissing, die in belangrijke mate door de Vlaamse regering werd afgezwakt — ik zal hier het debat van januari niet herhalen — onder meer rekening heeft gehouden met de unieke ligging. Het gaat hier over industriële gronden met een oppervlakte die men zelden vindt in de nabijheid van het stadscentrum. Er werd bovendien vergeleken met het project AMCA, waarbij de gronden door de stad Antwerpen, na schatting door de Regie der Domeinen, tegen een veel hogere prijs, 13.000 frank per vierkante meter, werden verkocht. Er werd ook rekening gehouden met het goed hergebruik van de bestaande gebouwen. Ik weet dat daarover discussie bestaat, maar ik geef u de elementen aan die bij VVM tot de beslissing hebben geleid.

Metropolis betaalde een gelijkwaardige prijs. Ook daarover werden andere dingen gezegd. Zo werd gesproken over 4.028 frank per vierkante meter tegenover 4.199 frank per vierkante meter voor de VVM. Via onderhandelingen heeft de Vlaamse

Vervoermaatschappij evenwel ook de mogelijkheid gehad haar transferen coördinatiepunt op de meest gunstige plaats in te planten.

Men brengt drie elementen aan. Ten eerste zijn er de stelplaatsen die over heel de stad waren verspreid in, zeker op termijn, te kleine ruimten. Die stelplaatsen worden nu samengebracht in een ruimte met voldoende reserve om met een gerust gemoed de toekomst tegemoet te kunnen gaan.

Ten tweede kan men daar een belangrijk transfer- en coördinatiepunt onderbrengen.

Ten derde, vestigt men zich, hoe dan ook. Het project Metropolis, zoals in Brussel en in een aantal andere steden — de schaalvergroting in dit vrijetijdsgebeuren is een feit — zet zich door. We komen hier terecht in een van de belangrijkste verkeersstromen in het vrije-tijdsgegeven waar De Lijn zelf, vlakbij de deur, onmiddellijk in de buurt, met een belangrijk knooppunt aanwezig is.

Uiteindelijk hebben al deze elementen geleid tot de genomen beslissing.

Bij de beoordeling van de prijs moet ook rekening worden gehouden met het verschil tussen de bebouwde en de niet-bebouwde oppervlakte en met de hergebruikswaarde van de gebouwen. De vergelijking die het Rekenhof maakt, onder meer met Amca, betreft enkel de grondwaarde aangezien de gebouwen die erop staan niet konden worden hergebruikt en volledig moesten worden afgebroken. Het door de VVM voorgestelde concept is 420 miljoen frank goedkoper door het opnemen van alle stel- en werkplaatsfuncties in een nieuw te realiseren complex. Tevens wordt verwezen naar het feit dat de grondprijzen oplopen tot ruim 5.000 frank per vierkante meter voor de gronden die gedurende de jongste jaren te koop werden aangeboden langs de Singel.

De fee betaald aan de projectontwikkelaar, ligt binnen de normale

gebruikelijke grenzen van een aantal gelijkaardige projecten.

Ik vergelijk met het project-Copernicus waar de fee 12 percent beliep in fase 1 — en dit is uiteindelijk goedgekeurd door een regering waarvan ik geen lid was — en 10 percent in de fasen 2 en 3. In het project-Martelarenplein, dat nu vorm krijgt, bedraagt de fee 9 percent.

De makelaar, als aanbrengrer van het onroerend goed, heeft volgens de vigerende barema's recht op een vergoeding van 3 percent.

**De heer H. Van Dienderen** : Mijnheer de minister, het Rekenhof zegt dat

**De voorzitter** : Mijnheer Van Dienderen, ik verzoek u de spreker niet te onderbreken. Als u de minister onderbreekt, krijgt u later het woord niet meer voor een repliek.

Voor een goed begrip van het antwoord is het beter dat de minister eerst het woord krijgt. Anders moet u maar een tête-a-tête organiseren.

**Minister J. Sauwens** : Daartoe ben ik steeds bereid.

**De heer H. Van Dienderen** : In het Amerikaans Parlement

**De voorzitter** : Dit is het Vlaams Parlement.

**De heer H. Van Dienderen** : Van andere technieken kunnen we inderdaad steeds leren.

**De voorzitter** : Ik heb nochtans de indruk dat het Amerikaans systeem niet uw voorkeur wegdraagt. U past het blijkbaar a la carte toe.

Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, ik heb daarnet al gewezen op de grote uitdagingen waarmee de VVM wordt geconfronteerd.

Ik weet ook wel dat het gevolgde beleid alle problemen niet van in het begin en feilloos heeft kunnen opvangen. Dat is trouwens inherent

## Sauwens

aan elk nieuw bedrijf en aan de groeipijnen die met de uitbouw ervan gepaard gaan.

Kritiek en enkele negatieve opmerkingen mogen ons echter niet blind maken voor het positieve dat op vrij korte termijn door de VVM werd gerealiseerd. Ik verwees reeds naar de groei van het aantal reizigers, wat uiteindelijk toch op maatschappelijk vlak de bedoeling was van de decreetgever. Denk maar aan de besprekingen van het oprichtingsdecreet en de beheersovereenkomst zelf.

De volgende zin van het Rekenhof heeft geleid tot de uitspraak in mijn inleiding : "Bij de beoordeling van de eerste werkingsjaren van de VVM dient rekening te worden gehouden met de vele moeilijkheden die de integratie van de drie voormalige vervoermaatschappijen in de nieuwe maatschappij heeft teweeggebracht."

De toewijzing van de studie voor de transformatie van stel- en werkplaatsen is intussen gebeurd. Hierbij is de wet op de overheidsopdrachten volkomen gerespecteerd.

Men heeft me gevraagd op te treden tegen de bestuurders, maar daartoe zie ik op het ogenblik geen enkele aanleiding. Ik heb de regeringscommissaris gevraagd een onderzoek te doen, onder meer naar aanleiding van bepaalde berichten en de interventie van bepaalde, hier aanwezige, leden.

De decreetgever heeft heel duidelijk geopteerd voor een erg grote autonomie van de Vlaamse Vervoermaatschappij. De regeringscommissaris, die een van de weinige instrumenten is om rechtstreeks, hoewel beperkt, in te grijpen, heeft bevestigd dat de beslissingen van de raad van bestuur inzake Punt aan de Lijn volkomen kaderen in de beslissingen van de Vlaamse regering, die nochtans tal van heel duidelijke, gespecificeerde voorwaarden omvatten.

Mijnheer de voorzitter, ik wil ook even ingaan op de interpellatie van de heer Ramoudt inzake de overeenkomsten van VVM met privé-exploitanten.

De VVM heeft de bestaande contracten inderdaad overgenomen. Met uitzondering van de snelbusdiensten in Limburg en één belbusproject zijn er geen nieuwe contracten gesloten. Voor de snelbusdiensten in Limburg is er trouwens een marktraadpleging gebeurd.

Wil de Lijn tegemoet komen aan de aanbeveling van het Rekenhof, dan moet zij onverwijld maatregelen nemen die het mogelijk maken binnen een redelijke termijn voldoende contracten aan de markt te toetsen en daarbij rekening houden met de voorstellen die ondermeer door het departement worden geformuleerd. Dan wordt zij evenwel met een aantal praktische problemen geconfronteerd.

Het voorstel van het departement om een exploitatie die om een of andere reden wordt stopgezet, niet meer automatisch te laten overnemen door een andere reeds actieve exploitant maar onmiddellijk op de vrije markt aan te bieden, zal door de Lijn worden gevolgd. Dat heeft zich tot vandaag nog niet voorgedaan, althans volgens de VVM.

Een ander voorstel van het departement wil dat per entiteit een aantal verpachte diensten worden opgezegd, zodat deze volledig vrijkomen binnen vijf jaar — u weet dat wij met vijfjaarlijkse contracten werken — waarbij deze zo worden gekozen dat de opzegging geen invloed heeft op de kwaliteit van de geleverde diensten. Wij zullen dit in het kader van de definitieve beheersovereenkomst die dit jaar moet worden gesloten, concretiseren.

Het is juist dat ik steeds heb gepleit voor een geregelde progressieve toetsing aan de markt voor de verpachte lijnen. Ik heb het er wel moeilijk mee dat juist bepaalde

leden van de raad van bestuur — maar dat is voer voor een andere interpellatie — hier die mening vertolken.

**De voorzitter** : Hier zou ook de decumul moeten worden nagestreefd.

**Minister J. Sauwens** : Ik ga met u akkoord, mijnheer de voorzitter. Trouwens, dat zou de Lijn en de parlementaire democratie alleen maar ten goede komen.

In ieder geval betreur ik dat de Lijn slechts zeer schoorvoetend die weg opgaat. De wijze waarop men de vraag naar een toetsing van de markt stelt, zou ons kunnen doen concluderen dat er iets niet in orde is.

Wij mogen evenwel niet vergeten dat er toch een aantal punten moeten worden overwogen. Ik zeg enkel het volgende — in feite is het een thema voor een uitvoerig debat dat ik graag samen met de vertegenwoordigers van het Rekenhof en van de Lijn wil aangaan. In het huidige systeem volgt de VVM continu de prijzenevolutie van de elementen die de kostprijs beïnvloeden. Met andere woorden, de VVM kan op elk ogenblik herzieningen ter zake afdwingen door het hernegociëren van de verschillende posten en parameters. Zo werd een verhoging van meer dan 3 frank per kilometer niet toegepast, terwijl nog steeds over een gevraagde verhoging van meer dan 4 frank op 1 januari 1994 wordt onderhandeld. Bij het abrupt opzeggen van alle contracten zou zo'n handelwijze gedurende vijf jaar sterk worden bemoeilijkt, zo niet onmogelijk worden gemaakt.

Bovendien moeten zowel de kwaliteit van de dienstverlening als de veiligheid van chauffeur en gebruiker worden gewaarborgd. U begrijpt dat exploitanten die geen zekerheid hebben dat zij op langere termijn een lijn mogen uitbaten tegen voorwaarden die min of meer vastliggen, veel minder redenen hebben om de kwaliteit van het wagenpark op peil te houden zoals dat thans het geval is.

## Sauwens

Zij zullen er zich voor hoeden belangrijke investeringen te doen indien hun toekomst onzeker is.

De vraag is of de dienstverlening aan de reiziger niet sterk in het gedrang zal komen.

Er worden op dit ogenblik zeer hoge kwaliteitseisen gesteld. Het materieel voldoet aan een grondig bestudeerd eenheidsbestek en bij Europese aanbesteding, want daarnaar zal het uiteindelijk groeien, zouden de gestelde eisen vervagen en zou men door mindere kwaliteit van buiten de grenzen kunnen worden overspoeld. Dit is een evolutie die op dit ogenblik in de transportsector volop aan de gang is en waarvan de gevolgen voor de autobus- en autocarsector in het algemeen in Vlaanderen nefast zouden kunnen zijn. Dat is een feit dat we toch niet mogen veronachtzamen. Het is ook een complex gegeven waar De Lijn een bevoorrechte onderhandelingspartner is, precies omdat zij ook zelf exploiteert en dus een zeer reëel inzicht in het kostprijselement heeft.

Indien wij zouden overgaan tot een niet gecontroleerd opentrekken van de markt is het duidelijk dat de volgende stap zal zijn, u hebt er trouwens voor gepleit, dat de eigen regelijnen ook op de markt zouden worden gebracht. Er is trouwens het Britse voorbeeld waar noch de kwaliteit noch het prijskaartje van het openbaar vervoer is gebaat bij een ongecontroleerde privatisering die onder mevrouw Thatcher werd doorgevoerd. Het is bovendien niet bewezen — en dit moet grondig worden onderzocht — dat het raadplegen van de markt onmiddellijk die verhoopde financieel gunstige weerslag zou hebben die wij allemaal wensen. Zo heeft men bijvoorbeeld voor het leerlingenvervoer een kwaliteitsverlaging en een kostprijshoging vastgesteld.

In een nota aan de raad van bestuur van De Lijn, ter gelegenheid van de

evaluatie van de beheersovereenkomst, werd reeds melding gemaakt van een doorgevoerde kostprijvergelijking tussen de diensten van De Lijn in regie en de verhuurders. Uit deze kostprijvergelijking bleek dat het verschil in kilometerkostprijs uiterst miniem is. Ik weet dat dit wordt betwist, maar het zou alleszins de moeite zijn om dit grondig te bekijken. Ik ben bereid om dit samen met de Raad te doen.

Mijnheer de voorzitter, ik wens met een algemene bedenking te eindigen.

Het is duidelijk dat er een evolutie is bij het Rekenhof zelf. Ik heb u gezegd dat het Rekenhof deze wijze van werken met een beperkt aantal pachters, een zeventigtal in heel Vlaanderen, gedurende jaren heeft geduld en op een bepaald ogenblik heeft aangemoedigd en zelfs als een goed systeem heeft bestempeld. Nu worden de standpunten ingenomen die u naar voren hebt gebracht. Tijdens de "Belgische periode" van het stads- en streekvervoer heeft het Rekenhof nooit één enkele bemerking geformuleerd. Aan de hand van de gegevens waarover ik beschik stel ik vast dat het Rekenhof, zeer recent, een ander standpunt heeft ingenomen. Ik herhaal echter mijn standpunt zoals ik het al vier jaar verkondig en zoals het ook in de beheersovereenkomst, met medewerking van de Raad, werd ingebracht, met name dat een progressieve en gecontroleerde toetsing aan de markt meer dan wenselijk zou zijn. Ik vraag aan De Lijn dat zij mij, binnen de kortste periode, en dus vóór de definitieve onderhandelingsronde in verband met de beheersovereenkomst, voorstellen doet voor het vrijmaken van de contracten op een realistische, progressieve en gecontroleerde manier.

Tot slot wens ik te zeggen dat dit belangrijk en omvangrijk werk van het Rekenhof een positief gegeven is. Ik denk dat het richtsnoer, dat thans door het Rekenhof wordt aangegeven, een belangrijke leidraad is voor de drie maatschappijen die thans één

maatschappij zijn geworden. Deze maatschappij moet nu op kruissnelheid komen en haar activiteiten verder ontwikkelen.

Dit is ook voor het beleid een belangrijk document dat mede de richting aangeeft die moet worden gevolgd.

Het Rekenhof doet wel een "werkelijkheidstoetsing" maar geen opportuniteitstoetsing als dusdanig, hoewel de grens tussen beide natuurlijk soms erg smal is. Het Rekenhof onderzoekt dus de financiële werkelijkheid en moet zich niet inlaten met de opportuniteit zelf.

Het document van het Rekenhof dat wij thans bespreken, heeft volgens mij een positieve ondertoon. Het Rekenhof wenst dat de nieuwe Vlaamse Vervoermaatschappij haar belangrijke, maatschappelijke opdracht op een zo optimaal mogelijke manier kan uitvoeren en ondersteunt die opdracht op de manier zoals ze is geformuleerd.

**De voorzitter** : De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen** : Mijnheer de voorzitter, ik kondig nu al aan dat ik overweeg een motie van aanbeveling te zullen indienen.

Het verheugt me dat de minister zich in positievere termen uitlaat over het Rekenhof en het werk dat het heeft verricht, dan het Rekenhof zich over De Lijn uitspreekt.

De minister beschuldigt mij ervan dat ik als het ware alle negatieve zinnen bijeen heb gesprokkeld voor deze interpellatie. Het Rekenhof geeft in het begin van het rapport echter zelf een samenvatting waarin een derde is gewijd aan Punt aan de Lijn. Ik daag de minister uit om in dat gedeelte een zinnetje te vinden waarin het Rekenhof dit project positief beoordeelt. Het was dus niet erg moeilijk om enkele negatieve opmerkingen aan te halen.

## **Van Dienderen**

Ik moet jammer genoeg vaststellen dat de minister geen enkel, maar dan ook geen enkel, nieuw element heeft aangebracht. Hij beperkt zich ook in de Vlaamse Raad tot het herhalen van de argumenten van De Lijn hoe-wel het Rekenhof die op enkele details na onvoldoende acht.

Het Rekenhof geeft toe dat Metro-polis een vergelijkbare prijs heeft betaald als De Lijn, maar de vraag blijft waarom andere privé-investeers minder hebben moeten betalen. Het Rekenhof vindt de argumenten van De Lijn, die de minister heeft ondersteund, onvoldoende voor de investering van schaars overheidsgeld. De minister heeft deze argumenten ook vandaag niet verder kunnen toelichten.

Het verheugt me dat de minister ook heeft gepleit voor volledige openheid. Ik wil in dit verband nog even een aspect aanhalen van het algemeen verslag dat ik daarnet niet heb vermeld. Onder meer op bladzijde 34 schrijft het Rekenhof over de Streep, dat een gemengde onderneming is. De VVM is van oordeel dat wij het moeten doen met de documenten die de raad van bestuur krijgt. Het Rekenhof kan hiermee geen vrede nemen : "Enkel op grond van de financiële rapportering aan de raad van bestuur kan het niet over de rechtmatige en doelmatige aanwending van de betrokken overheidsgelden waken".

Dit is de legaliteitscontrole die het Rekenhof moet uitvoeren.

Deze passage eindigt met : "De minister heeft tot op heden geen bijkomende inlichtingen verstrekt opdat het Rekenhof zijn legaliteitscontrole zou kunnen uitvoeren op de overheidsgelden die door de Streep worden besteed".

Mijnheer de minister, u hebt, volgens het verslag, ook niet geantwoord op de vraag van het Rekenhof waarom men deze vorm heeft

gekozen en de Lijn niet zelf de publiciteit in eigen regie verzorgt.

Ik moet dus vaststellen dat het thema nog geenszins is uitgeput na de antwoorden van de minister. Ik ga volgaarne in op de suggestie van de minister en van de voorzitter om de mensen van het Rekenhof die het rapport hebben opgemaakt, andermaal uit te nodigen, te horen en te confronteren met mijn misschien partijdige opmerkingen. Misschien ziet het Rekenhof, in tegenstelling tot mezelf, wel nieuwe elementen in het antwoord van de minister die eventueel zijn kritiek weerleggen.

**Minister J. Sauwens** : Misschien kan dat debat worden gevoerd naar aanleiding van de bespreking van de definitieve driejaarlijkse beheersovereenkomst met de VVM, die ik aan de Raad zal voorleggen. Misschien kunnen wij samen met de vertegenwoordigers van het Rekenhof en de beleidsmensen van de Lijn deze materie gedurende een halve dag in het najaar grondig doornemen.

**De heer H. Van Dienderen** : Ik zou wel graag antwoord krijgen op mijn andere vragen.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer D. Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, allereerst kondig ik aan dat ik ook een motie zal indienen.

Ten tweede, de minister spreekt van een gemiste kans in verband met de bespreking van het rapport van het Rekenhof, een momentopname die weliswaar een periode van drie jaar bestrijkt. Ik dacht nochtans dat hij als minister vrij is om een initiatief in die zin te nemen. Het hoeft niet altijd van een parlementslid uit te gaan.

Ten derde laat ik de minister opmerken dat er de jongste maanden wel enkele lijnen uitgebaat door pachters zijn vrijgekomen en waarvoor voor het eerst een aanbesteding op de vrije markt had kunnen worden uitgeschreven. Zo is er een lijn in

Zottegem. Dit dossier is misschien nog hangend. In ieder geval zou dit een pilootproject kunnen worden. Ik zal u straks alle gegevens ter zake verstrekken.

Ik kan mij zeer goed inbeelden dat een privatisering niet zomaar van vandaag op morgen kan. De kwaliteit en de continuïteit van de dienstverlening moeten worden verzekerd en de door de VVM vooropgestelde doelstellingen gerespecteerd.

Ik beweer niet dat de privé-sector het beter zou doen dan de Lijn. Indien bepaalde lijnen worden geprivatiseerd, moet dat inderdaad in een wel omlijnd kader gebeuren.

De vraag is niet dat alle lijnen worden geprivatiseerd, zoals dat met het leerlingenvervoer het geval was. Dan doet men aan kwaliteitsverlaging omdat de vraag groter is dan het aanbod. Wel zou de privé-sector moeten kunnen inschrijven op aanbestedingen die beperkt zijn in tijd en aantal.

Ik denk dat het op termijn een element is dat niet langer zal kunnen worden tegengehouden. Ik denk zelfs dat het niet strookt met een Europese richtlijn in die zin.

Dat buitenlandse vervoermaatschappijen in groten getale naar Vlaanderen zouden komen om aan een aanbesteding voor het openbaar vervoer deel te nemen, betwijfel ik toch sterk. Ik kan dat moeilijk als een argument aanvaarden indien men de manier van aanbesteding fragmenteert.

**De voorzitter** : Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Er wordt gezegd dat er voor autonomie is gekozen. Ik heb zelf pas vastgesteld dat de NV De Streep bestond toen de oprichtingsbeslissing reeds was genomen. Dit is heel duidelijk de autonomie van de maatschappij zelf. Die mogelijkheid werd trouwens in het oprichtingsdecreet gecreëerd. VVM kan dit dus doen op het ogenblik dat

## Sauwens

zij het nuttig acht. Wij mogen deze activiteiten, vanuit het politieke niveau, niet systematisch onmogelijk maken.

U vraagt waarom de minister niet zelf een initiatief heeft genomen om het boek van het Rekenhof hier te bespreken. Ik vestig er uw aandacht op dat het boek aan de Vlaamse Raad werd overgemaakt. Tegelijkertijd heb ik ook een exemplaar ontvangen.

Het Rekenhof richt zich slechts zijdelings tot de regering. Ik heb zeker geen kritiek. Ik dacht dat het goed was het debat uit de slogansfeer van het al dan niet privatiseren te halen. Ik heb op een aantal knelpunten gewezen en op de onwil of de aarzeling die bij de maatschappij bestaat om het zelf te doen.

Ik ben het met u eens dat, zowel de decreetgever als de beheersovereenkomst, duidelijk zijn en dat de weg van de progressieve en gecontroleerde toetsing aan de markt moet worden ingeslagen. Dat is trouwens gebeurd naar aanleiding van de Belbus. Ook de Belbus-Landen zal aan de markt worden getoetst. Deze beslissing zal door de raad van bestuur worden genomen.

**De heer J. De Mol** : Hij rijdt intussen al.

**Minister J. Sauwens** : Het is belangrijk dat dergelijke projecten in landelijke gebieden niet stilvallen.

Mijnheer De Mol, ik denk niet dat u pleit voor een stilstaand openbaar vervoer.

Tot slot druk ik de hoop uit dat het Rekenhof dezelfde activiteit aan de dag zou leggen voor een aantal andere overheidsbedrijven, en zeker

openbaar vervoerbedrijven, in België.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer D. Ramoudt** : Mijnheer de minister, in het verslag van het Rekenhof wordt over onvoldoende managementcapaciteiten gesproken. Onderschrijft u deze stelling ?

**Minister J. Sauwens** : Wie ben ik om daar de norm te hanteren ? Ik vind wel dat een aantal dingen niet altijd zo snel gaan als wij het zouden willen.

Ik herhaal echter mijn stelling : 110 miljoen kilometer per jaar rijden, een dienstverlening verzekeren met de spanning tussen enerzijds de budgettaire flessehals waarin moet worden gewerkt en anderzijds een enorme sociale opdracht vervullen — dat is uiteindelijk het probleem van het streekvervoer — drie verschillende personeelsstatuten in mekaar integreren en tegelijkertijd zorgen voor het patrimonium en de splitsing van de NMVB, was voor die maatschappij een enorme opdracht. Dat is allemaal in een vrij korte periode kunnen gebeuren.

Tegelijkertijd kon een positief imago rond het Vlaamse openbaar vervoer worden gecreëerd. Dat vertaalt zich onder meer door een stijgend aantal reizigers.

Ik verheel niet te vrezen dat de kritiek, van een administratieve controle, die positieve resultaten op het veld in het gedrang zou kunnen brengen.

Men heeft met de beschikbare mensen gewerkt. Er werd geen nieuwe ploeg samengesteld. Ik meen dat er in de raad van directeurs slechts één of twee nieuwelingen zijn. U weet

ook dat er wedde- en loonspanningen waren tussen de MIVA en de MIVB.

Men heeft dit kunnen opvangen met vrij grote sociale rust en ik feliciteer hiervoor de man, die hier naast me zit. Alles is inderdaad vrij goed en vlot verlopen. We herinneren ons wel andere perioden in het stads- en streekvervoer !

Dank zij de medewerking van gemeentebesturen heeft men op het terrein zelf de regionalisering benut om een nieuwe start te nemen. Men heeft een nieuw gebouw betrokken en men heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om alles te ordenen.

Ik ben het echter eens dat dit werk nog lang niet voltooid is en dat er ook op het vlak van human research en bestaffing nog heel wat moet gebeuren.

## Met redenen omklede moties

**De voorzitter** : Door de heer Van Dienderen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd.

Door de heer Ramoudt werd tot besluit van deze interpellatie eveneens een met redenen omklede motie aangekondigd.

Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens de volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

— *Het incident wordt gesloten om 17.27 uur.*







## **HANDELINGEN**

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPVV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid