

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



Zitting 1996-1997

22 april 1997

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beheersovereenkomst met De Lijn en het strategisch plan voor de periode 1997-2001

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn in het kader van de mobiliteitsconvenanten

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 22 april 1997

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.07 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beheersovereenkomst met De Lijn en het strategisch plan voor de periode 1997-2001

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn in het kader van de mobiliteitsconvenanten

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Malcorps tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beheersovereenkomst met De Lijn en het strategisch plan voor de periode 1997-2001 en van de heer Decaluwé tot minister Baldewijns, over de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn in het kader van de mobiliteitsconvenanten.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is, gezien de treinstaking, misschien niet de beste dag om het openbaar vervoer te bewieroken. Maar het is toch belangrijk dat men er een serieuze discussie over voert. Eind vorig jaar, vlak na de begrotingsbesprekingen in het parlement, keurde de Vlaamse regering een beheersovereenkomst met De Lijn goed voor de periode van 1997-2001. Tegelijk werd daardoor de zegen gegeven voor het strategisch plan van De Lijn voor dezelfde periode. Dit alles gebeurde zonder voorafgaande discussie in het parlement en zonder dat advies werd ingewonnen

van bijvoorbeeld de Sociaal-economische Raad van Vlaanderen. Dus was de handelswijze tegengesteld aan die bij het investeringsprogramma van de NMBS voor de komende tien jaar. Deze beheersovereenkomst is nochtans beslissend voor de kansen om in Vlaanderen een trendbreuk in het mobiliteitsbeleid te realiseren. In het strategisch plan staat letterlijk dat De Lijn een belangrijk instrument is van de overheid voor het beheersen van de verkeersproblemen.

Op dat punt krijgen we nu overigens steun uit onverdachte hoek. Uit de enquête die het Vlaams Economisch Verbond bij de bedrijven organiseerde, blijkt dat men bij het bedrijfsleven, althans voor het personenverkeer, vooral heil verwacht van investeringen in het openbaar vervoer. Bij 63 procent van de antwoorden werd daaraan zelfs absolute prioriteit gegeven. Maar ook voor het goederenvervoer scoren de alternatieve vervoersmodi indrukwekkend hoog. In 79 procent van de antwoorden blijkt een verbetering van de infrastructuur van andere vervoersmodi en/of een verbeterde werking ervan van groot belang. De belangrijkste keuze blijft evenwel het vervoer over de weg. Dit zou tot de cynische conclusie kunnen leiden dat de mensen van het VEV liefst alle personenverkeer in treinen en trams zouden stoppen om de autosnelwegen vrij te krijgen voor hun vrachtwagens. Maar dit is allicht een te perfide redenering van mijn kant.

Het VEV vraagt een inhaaloperatie bij de mobiliteitsinvesteringen, namelijk injecties van 2,5 miljard per jaar gedurende de komende vijf jaren. Ik wil dit gedeeltelijk volgen, hoewel deze investeringen natuurlijk ook miljarden voor nieuwe autowegen bevatten. Dat zien wij niet zitten. Maar de idee van een congestiebestrijdingsplan voor het collectief vervoer is hoe dan ook interessant.

Overigens zijn er ook andere motieven om meer geld te investeren in openbaar vervoer : bijvoor-

Malcorps

beeld het milieuprobleem. In de laatste versie van MINA-2 krijgt het openbaar vervoer een sleutelrol in de strijd tegen de ozonvervuiling. Actie 15 van het MINA-2-plan is een soort van superactie met als doel het volume van het autoverkeer te beperken. Men heeft het dan over bedrijfsvervoersplannen, over een modal shift voor het goederentransport en vooral over meer openbaar vervoer voor personen. Daarvoor wordt echter niet meer dan 100 miljoen frank extra uitgetrokken. Dit is mooi meegenomen om het budget van de mobiliteitsconvenanten verder op te trekken, maar niet genoeg om paal en perk te stellen aan de luchtvervuiling door het autoverkeer, laat staan om de achtergrondwaarden van troposferisch ozon op korte tijd te beperken.

Er wordt dus op economisch en ecologisch vlak heel wat verwacht van De Lijn en van deze nieuwe beheersovereenkomst. Maar ik heb het stille vermoeden dat de beheersovereenkomst die nu voorligt, niet aan deze hooggespannen verwachtingen zal kunnen voldoen. Weliswaar worden de middelen daarin globaal verhoogd. Dat geldt zowel voor de exploitatiedotatie, voor de investeringsmiddelen als voor de middelen die ter beschikking worden gesteld in het kader van mobiliteitsconvenanten. Helaas blijkt bij een globale afweging van kosten, opbrengsten en dotatie, dat deze verhoging nauwelijks volstaat om de stijging van de geraamde kosten van De Lijn bij te houden. De ruimte die open blijft voor strategische investeringen, gericht op het behoud of de uitbreiding van het marktaandeel om zo te concurreren met het toenemend autoverkeer, is minimaal en zelfs bijna onbestaand.

In het strategisch plan legt de leiding van De Lijn zich zo goed als neer bij de trend naar steeds meer autoverkeer. Momenteel daalt het aantal reizigers. Men zegt wel dat men meer reizigers wil aantrekken, maar nergens wordt een concrete doelstelling vastgelegd. Bij de investeringen mikt men op een minimum aanleg van 2 kilometer extra spoor per jaar. Wat de frequentie van de dienstverlening betreft, houdt men het op een bevestiging van het aantal afgelegde voertuigkilometers in beladen toestand van 1995. Voor de opbrengsten mikt men wel op een stijging van 2 procent per jaar. Het tekort blijft echter groeien en er is geen enkele zekerheid dat de toename van opbrengsten niet eveneens door tariefverhogingen zal worden bereikt. Het feit dat een algemene tariefaanpassing maar één maal per jaar mogelijk is en dat er een contract komt met de OCMW's, is natuurlijk posi-

tief. Maar de kostprijs van het tram- en busticket blijft intussen stijgen.

Ik citeer uit het strategisch plan. Met de huidige financiële middelen kan het openbaar vervoer de maatschappelijke trend naar meer kwaliteit niet volgen en ook kwantitatief niet meer bieden, ondanks de groeiende mobiliteitsmarkt. Een product dat ter plaatse blijft trappelen, verliest marktaandeel. Einde citaat. Het ziet er dus sterk naar uit dat de ambities van De Lijn even zwak of zelfs zwakker uitvallen dan die van de NMBS. Bij het spoor heeft men dan toch nog de schrale ambitie om de komende tien jaar 6 procent meer reizigers aan te trekken. Dit betekent 0,6 procent extra per jaar. Zelfs een dergelijk minimaal objectief durft De Lijn niet voorop te stellen, alhoewel tal van dringende behoeften onmiddellijk in het oog springen. Bovendien stoot ook de NMBS meer decentrale lijnen af. Niet alleen belangrijke strategische projecten in de toekomst lijken in het gedrang te komen : het realiseren van een voorstedelijk vervoersnet in grotere steden, het uitbouwen van een vlot en modern stadsvervoer in regionale steden. Maar in meer landelijke gebieden loopt zelfs het handhaven van de basismobiliteit gevaar.

Vorige vrijdag hebben we een schoolreis gemaakt in Antwerpen. Toen zagen we welke middelen de Antwerpse agglomeratie nodig heeft opdat de Lijn er een strategische rol zou kunnen spelen in het mobiliteitsvraagstuk. De heer De Kesel heeft zes miljard frank nodig om sneltramverbindingen te realiseren naar de eerste gordel - Kontich, Boechout, Brasschaat, Kapellen, Beveren enzovoort - en om, naast de bijkomende trams, over voldoende rollend materieel te beschikken. Dan is er nog eens zes miljard frank nodig als men de aansluiting wil verzekeren met andere regionale centra zoals Turnhout of Lier. Wellicht kunnen deze verbindingen beter via het spoor worden verzekerd. Maar het ziet er sterk naar uit dat de NMBS de factuur voor dit soort decentrale lijnen zal doorspelen naar de gewesten. Zo komt men letterlijk en figuurlijk opnieuw terecht in de optiek van buurtspoorwegen, die de facto een regionale begrotingsaangelegenheid worden. De NMBS kiest voor de hoofdasen. De gewesten krijgen de rest cadeau.

Eenzelfde doorschuifoperatie speelt zich af binnen De Lijn zelf. In dit verband rijst de vraag naar de zogenaamde objectieve criteria voor de netnormering. Is dit geen eufemisme voor een vrijbrief aan De Lijn ? Ze kan daarmee haar diensten in landelijke gebieden buiten het stedelijk en voorstedelijk vervoer zoveel mogelijk aanpassen aan de vraag, dus aan het reizigerspotentieel. Hiermee bedoelt

Malcorps

men waarschijnlijk het afbouwen of op grote schaal vervangen van vaste lijnen door vervoer op aanvraag zoals belbussen. Is dit niet perfect te vergelijken met de plannen van de NMBS om het verkeer te concentreren op de grote A- en B-assen ?

In het verlengde daarvan is het volledig onduidelijk in welke mate De Lijn het recht krijgt om de financiering van minder rendabele lijnen af te wendelen op lokale besturen onder het mom van bijdragen door derden in de exploitatie. Waar de NMBS minder rendabele lijnen doorschuift naar de gewesten, schuift De Lijn de minder rendabele bussen door naar de gemeenten. Van een echt coherent beleid is dus geen sprake, laat staan van een dynamisch offensief beleid dat de pretentie zou hebben om de auto op het vlak van fijnmazige bediening toch een stuk van zijn marktaandeel af te snoepen.

Een ander probleem is dat van de kwaliteitsbarometer, de evaluatie van de kwaliteit van de dienstverlening. In de pers is gesuggereerd dat De Lijn daarin tegelijk rechter en partij zou zijn. Ik vraag me af of de minister dit zal tegenspreken. Ook voor de onafhankelijkheid van de ombudsman van de Lijn zouden onvoldoende garanties zijn ingebouwd. De ombudsdienst zou, evenals het charter van rechten en verplichtingen van de klant van De Lijn, op 1 mei operatief moeten zijn. Zal deze timing worden gehaald ?

Tot slot wil ik mijn drie hoofdvragen formuleren. Ik vraag me in de eerste plaats af of de minister de minimale strategische doelstellingen onderschrijft die opgenomen zijn in de beheersovereenkomst en in het strategisch plan. Is er ruimte om deze doelstellingen in de komende jaren nog bij te sturen via nieuwe bijakten ? Is het dan niet dringend nodig hierover een ruimer debat te voeren om tot een veel ambitieuzer programma te komen, met name een trendbreuk in het mobiliteitsbeleid ? Moet in dit perspectief niet dringend worden gezocht naar nieuwe financieringswijzen ?

Mijn tweede vraag betreft het concrete actieplan voor 1997. Ik vraag me af of dit samenvalt met de projecten waarin is voorzien in de Vlaamse begroting, namelijk het indicatief driejarenprogramma 1997-1999. Wordt voor de initiatieven van De Lijn voor 1997 een aparte opsplitsing voorzien ?

Ten derde : wanneer komt er meer duidelijkheid over de netnormering ? Hoe zullen de lokale besturen, adviesraden en het Vlaams Parlement

hierbij worden betrokken ? Welke financiële inspanningen kunnen van provincies en gemeenten worden gevraagd ?

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie is dan wel van een andere orde maar behandelt hetzelfde onderwerp : de uitvoering van de beheersovereenkomst van de Lijn in het kader van de mobiliteitsconvenanten. Ik wil het in het bijzonder hebben over de pachters.

De uitvoering van de beheersovereenkomst, die de commissie na uw ondertekening heeft ontvangen en die werd afgesloten tussen De Lijn en het Vlaamse Gewest, raakt langzamerhand op kruissnelheid. Op dit ogenblik worden in heel Vlaanderen mobiliteitsconvenanten afgesloten met de gemeenten. De Lijn is daarin vaak betrokken partij. De concrete uitvoering van deze convenanten veronderstelt in een aantal gevallen een verhoging van de dienstverlening. Als daar een pachter bij is betrokken, stelt artikel 8 van de beheersovereenkomst 1997-2001 dat de inzet van bijkomende personeelsleden en voertuigen een markttoetsing vereist. Met het oog op mobiliteitsconvenanten met steden en gemeenten, wordt in bijkomende exploitatiepakketten voorzien.

Indien De Lijn wordt geëxploiteerd, en dat geen uitbreiding van het aantal in te zetten voertuigen of personeelsleden meebrengt, kan dit in het contract worden verwerkt. In het andere geval dient de toetsing aan de markt gepaard te gaan met een eventuele overgang naar een nieuw geïntegreerd contract. Een nieuwe exploitatievorm zal worden toegekend aan de maatschappij; zo niet zal de markt worden geraadpleegd. Artikel 8 bepaalt eveneens dat de verhoging van de kilometerkostprijs van de exploitanten niet hoger zal liggen dan de jaarlijkse stijging van de vergelijkbare autobus-kilometerkostprijs van de maatschappij. Daarbij dient rekening gehouden met de begrotingsrichtlijnen van de regering. De maatschappij verbindt zich er dus toe om op deze wijze alle bestaande contracten aan de markt te toetsen.

Ik constateer echter dat De Lijn talrijke diensten zonder markttoetsing in eigen regie uitvoert. Uit documenten van het Rekenhof blijkt nochtans dat De Lijn niet in staat is om per buslijn een exacte kostprijsberekening te maken.

Ik wil in dit verband drie voorbeelden geven die gespreid zijn over heel Vlaanderen. Op de lijn 73B Veurne-Diksmuide-Lichtervelde zal blijkbaar een

Decaluwé

belbus worden ingezet waardoor een aantal ritten die momenteel worden uitgevoerd door de verhuurder, zullen worden afgeschaft. De belbusexploitatie zal volledig in eigen regie worden uitgevoerd. Ik meen dat deze handelwijze indruist tegen het lastenkohier en meer bepaald bijlage 2, waarin de kilometerverminderingen ook bij de uitbreiding via een pro rata-verdeling wordt ingevoerd.

Een tweede voorbeeld is de lijn Lier-Mechelen over Sint-Katelijne-Waver. Door de uitbreiding van de stadsdiensten in Mechelen lopen een aantal nieuwe regiediensten gelijk met de reeds bestaande diensten van de verhuurder Alpaerts uit Lier, met als gevolg dat deze ritten zouden worden afgeschaft.

Een derde voorbeeld dan : op de lijnen 35A Leuven-Aarschot en 358 Leuven-Brussel is een frequentieverhoging vereist. Dit veronderstelt het inzetten van bijkomende voertuigen en vereist bijgevolg een markttoetsing op basis van de beheersovereenkomst. Blijkbaar is De Lijn hier niet klaar voor en worden deze voertuigen opgeëist door de regie zelf.

Dit zijn drie concrete voorbeelden die misschien wat nadere toelichting van uwentwege vragen. Het komt erop neer dat een aantal lijnen die door pachters in exploitatie zijn, plotseling op basis van de beheersovereenkomst nu blijkbaar in eigen regie worden verzorgd. De vraag rijst of dit goedkoper en beter is. Ik stel vast dat de markt op dit vlak niet getoetst is.

Mijnheer de minister, ik wens u daarom een aantal concrete vragen te stellen. Ik heb gewoon een drietal voorbeelden gegeven. Kunt u mij een overzicht geven van de wijzigingen van diensten die ondertussen werden doorgevoerd zonder artikel 8 van de beheersovereenkomst toe te passen ?

Beschikt De Lijn over de instrumenten om de markttoetsing uit te voeren zoals opgelegd in de beheersovereenkomst ? Zo ja, welke instrumenten zijn dat ? Indien dit niet het geval is, bent u eventueel bereid, mijnheer de minister, om de dossiers op het terrein te bevriezen tot er duidelijkheid is geschapen over de vraag of de huidige pachters hun werkzaamheden verder kunnen zetten ?

Ten derde vraag ik me af in welke mate de gevoerde politiek van De Lijn, waarbij meer en meer diensten in eigen regie worden georganiseerd - weliswaar zonder de noodzakelijke kostprijsverge-

lijking en markttoetsing - een toepassing is van de beheersovereenkomst en het regeerakkoord. Hierin wordt toch gezegd dat enkel en alleen sprake is van de kerntaken van de openbare diensten, terwijl hier, zoals blijkt uit een aantal concrete voorbeelden, een omgekeerde beweging door De Lijn wordt uitgevoerd. Er wordt meer en meer in eigen regie gedaan in plaats van uitbesteed. Ik heb er op zich geen grote problemen mee, maar het essentiële element in de discussie is de kostprijsvergelijking. Valt dit goedkoper uit of niet ? Daar blijkt tot op vandaag - de heer Lachaert heeft dat ook al een paar keer in de plenaire vergadering en hier in de commissie aangekaart - nog geen concreet zicht op te bestaan.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Het is misschien een beetje eigenaardig dat deze twee interpellaties aan elkaar worden gekoppeld, want ze behandelen eigenlijk uiteenlopende zaken.

Ik moet vaststellen dat de interpellatie van de heer Malcorps aansluit bij de algemene taak van De Lijn, het algemeen mobiliteitsbeleid. Mijns inziens, zeker vanuit het oogpunt van De Lijn zoals de heer Malcorps ook al heeft gezegd, komt dit in deze commissie te weinig aan bod. We zijn zowel hier als in de plenaire vergadering al ettelijke uren en dagen bezig geweest met de beheersovereenkomst, de investeringen en het beleid van de NMBS en veel minder met onze eigen Vlaamse Vervoermaatschappij. Die hebben we in haar naam met een mooie V bedacht, maar we besteden hier blijkbaar zelden of nooit aandacht aan. Ik denk dat de discussie niet onbelangrijk is en dat we meer oog moeten hebben voor de taak van De Lijn in het kader van het mobiliteitsbeleid.

De interpellatie van de heer Decaluwé gaat in een heel andere richting en heeft meer met het concreet beleid binnen de maatschappij te maken en met de beheersovereenkomst. Op zich is het een even interessante vraag, maar ik denk dat het een beetje eigenaardig is om deze twee invalshoeken samen te behandelen.

Ten aanzien van de interpellatie van de heer Malcorps lijkt me dat als er iets is waar we oog voor moeten hebben in deze commissie, het de rol van De Lijn is in het kader van het mobiliteitsbeleid. We moeten die discussie ten gronde voeren. We kunnen dat doen aan de hand van de beheersovereenkomst en het strategisch plan.

Tobback

Maar ik denk dat we een instrument op dit ogenblik gedeeltelijk laten liggen : we hebben al veel meer gehoord en gezien van de NMBS en veel meer inzage in allerlei plannen en documenten van de NMBS gekregen dan in die van De Lijn. We zouden eens moeten kijken naar al de rapporteringen van De Lijn aan de Vlaamse regering, en de regering moeten verzoeken om al die rapporten ter beschikking te stellen aan het parlement en in de eerste plaats aan deze commissie. Zo kunnen we het beleid van De Lijn toetsen aan onze eigen doelstellingen inzake mobiliteit. Op die manier zou deze commissie haar taak als controleorgaan beter kunnen vervullen.

Wat betreft de netnormering zou ik graag de dualiteit van dit principe even willen aanstippen. We kunnen met die netnormering twee kanten op, en op dit ogenblik zou het toch duidelijk moeten zijn welke kant we op willen. De heer Malcorps vreest dat de netnormering uiteindelijk zal uitlopen op een soort IC-IR-plan voor De Lijn, waarbij nog alleen een paar belangrijke lijnen worden behouden en al de rest ofwel wordt geliquideerd, ofwel wordt doorgeschoven naar gemeenten en provincies die er dan maar hun plan mee moeten trekken. Ik denk dat we die vrees allemaal delen, tenminste als we nog een rol zien voor De Lijn in het kader van het mobiliteitsbeleid.

Wij zien die rol nog altijd, en dus mogen wij - of De Lijn - die richting zeker niet opgaan. Anderzijds mogen we het instrument van de netnormering niet te zeer minimaliseren. We mogen ook niet uit het oog verliezen dat het een middel kan zijn om ervoor te zorgen dat het aanbod inderdaad beter aangepast wordt, niet alleen aan de vraag maar ook aan de concrete noden op het terrein. Dit kan leiden tot een beter aangepast vervoer - en ik denk hier bijvoorbeeld aan het gebruik van kleinere bussen. Zowel het cliënteel, de verkeerssituatie als in een aantal gevallen ook het financiële kostenplaatje kunnen er voordelig uitkomen.

Als we die twee vereisten kunnen verzoenen - ten eerste een voordelige operatie voor iedereen, vooral voor de gebruikers en de verkeersproblematiek, en ten tweede voorkomen dat het neerkomt op een soort IC-IR-plan -, is die netnormering een nuttig instrument. Het wordt wel tijd dat we een veel duidelijker zicht krijgen op de intenties van deze commissie in verband met deze netnormering.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Tobback om het debat over het openbaar vervoer, in dit geval De Lijn, uit te breiden. De tijdsspanne van een interpellatie in commissie is daar te klein voor. Als we daartoe overgaan, dan wil ik mijn opmerkingen en vragen reserveren tot dat moment.

Als die bereidheid er binnen vrij korte tijd niet is, zou ik graag nu nog een paar opmerkingen toevoegen aan het debat. Daarom had ik graag uitsluitel gehad over de timing.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp, ik denk dat het inderdaad nuttig is, zoals door meerdere collega's gesteld wordt, dat we in de onmiddellijke toekomst een ruimer debat voeren over De Lijn en het beleid dat daar zou moeten worden gevoerd.

We hebben in het verleden al heel wat uren en dagen gedebatteerd over de NMBS en de beheersovereenkomst. Ik meen de noodzaak aan te voelen om hetzelfde te doen over De Lijn en het beleid dat daar wordt gevoerd. Ik zal onze commissievoorzitter die boodschap overbrengen en vragen om een en ander zo vlug mogelijk te doen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Kan dit eventueel gebeuren in aanwezigheid van de heer Van Wesemael ?

De voorzitter : Uiteraard.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Men moet geen eed afleggen om hier te komen. Ik wou nog één vraagje toevoegen omdat in het beheerscontract sprake is van tariefintegratie en van informatie-integratie.

In verband met die tariefintegratie kunnen we in het strategisch ondernemingsplan van augustus 1993 lezen : op termijn zullen De Lijn, de MIVB en de TEC over volledig compatibele ontwaardingsapparatuur kunnen beschikken. Dit is er nog altijd niet en we zijn toch al een hele tijd verder. Wanneer zal dat er zijn ? Ik zou graag een concrete datum krijgen.

Als men van buiten Brussel komt heeft men nog altijd twee abonnementen nodig : één voor De Lijn en één voor de MIVB. Dat betekent twee keer opstaprecht, en twee verschillende plaatsen om te laten verlengen. Ik heb het dan over Brussel, want in Antwerpen is het handiger met de twinabonnementen.

Verwimp-Sillis

Ten opzichte van informatie merken we net hetzelfde fenomeen. Via Internet bijvoorbeeld kan men vanuit zijn stoel te weten komen hoe men van New York naar Baltimore moet. Als men in Vlaanderen naar Zichen-Zussen-Bolder moet vanuit Asse, moet men al weten in welke provincie dat ligt, moet men weten of men er met De Lijn kan geraken en kan men binnen de werkuren misschien eens proberen om de reisroute te weten te komen. Men kan misschien vanuit Zichen-Zussen-Bolder naar Asse proberen te gaan, maar het is moeilijk. Wanneer komt die informatie en integratie er ?

Welke normen gelden voor de aanleg van nieuwe lijnen ? De minister droomt van een rechtstreekse lijn voor Flanders Expo, heb ik gelezen. Er bestaat een zeer goede treinverbinding. Het volstaat om, wanneer er evenementen zijn in Flanders Expo, de treinen daar te doen stoppen. Dat kan. Men kan voor wandeldagen speciaal een trein doen stoppen, waarom dan niet voor de evenementen daar ? De lijn De Panne-Adinkerke zal binnenkort klaar zijn, maar die was al gepland in 1970. Ik zie nog altijd voor me hoe in 1970 toenmalig minister Herman De Croo de afstand van twee kilometer afstapte, maar hij is er nog altijd niet geraakt.

Aan de andere kant zijn er ook vragen over een aantal lijnen die er komen met het budget van het Vlaams Gewest en andere waar de bedrijven moeten voor opdraaien. Wat zijn hiervoor de normen ? De universiteitslijn 21 in Antwerpen bestaat volledig op kosten van het Vlaams Gewest. Voor de lijn Groot-Bijgaarden-Zellik-Brussel moeten de bedrijven betalen. Voor de lijn Zaventem-Grimbergen-Vilvoorde is er een samenwerkingsverband van verschillende bedrijven en gemeenten.

Ik ben hier niet tegen gekant, daar gaat het niet om, maar ik vraag me alleen af waarom Antwerpen in dit geval niet en andere gemeenten wel moeten betalen. Wat zijn volgens de minister de minimumnormen waaraan het openbaar vervoer moet voldoen ? Mijn andere opmerkingen zal ik reserveren voor het groter debat dat er op vraag van de heer Tobback zal komen.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, na de diverse tussenkomsten te hebben gehoord, sluit ik mij aan bij de gedachte dat een breed debat zou moeten worden gevoerd over het beleid van De Lijn in het algemeen.

We stellen vast dat De Lijn duidelijk tekort begint te schieten in haar taak, met name het aanbieden van een degelijk gemeenschappelijk vervoer. Ze vindt veeleer haar roeping in een louter commerciële exploitatie. We stellen vast dat de ambitie van degenen die aan het hoofd van De lijn staan eerder in die richting gaat en dat die mensen zich bijgevolg niet strikt houden aan de beheerscontracten. Ze voelen zich geroepen om een aantal diensten, die nog door pachters worden uitgevoerd, in te pikken. Wij zijn er veeleer voorstander van de omgekeerde weg op te gaan en de lijnen van de regio ook vatbaar te maken voor privatisering.

We stellen ook vast dat De Lijn zich op het terrein bevindt van het louter commerciële circuit, wat nog veel erger is, en dat ze zich bijvoorbeeld inlaat met vervoer van passagiers van Zaventem, wat duidelijk haar roeping niet is. De Lijn houdt zich bijvoorbeeld ook bezig met het vervoeren van voetbalploegen. Ik denk niet dat dit tot haar maatschappelijke taak behoort. Ze zou zich beter bezighouden met het naar behoren verzorgen van het gemeenschappelijk vervoer, en ten dienste staan van de Vlaamse bevolking.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Het lijkt me aangewezen om de beschikbare voorbeelden over deze problematiek uit het buitenland ook eens te bekijken. Misschien moeten we daartoe mensen uit het buitenland uitnodigen. Dat is gemakkelijker, en ook goedkoper dan met een hele commissie naar daar te gaan. Bovendien bestaat het risico dat, als we met De Lijn zouden reizen, we er gewoonweg niet geraken. Ik durf dat hier gerust te verklaren. De voorzitter van De Lijn heeft bij mij afgedaan. Ik heb dat trouwens tijdens de plenaire vergadering ook aan de minister gezegd. Hij heeft de commissie wat op de mouw gespeld. Men kan dat één keer doen, maar de volgende keer zal dat niet meer lukken.

In Nederland heeft een commissie - de commissie-Broxx - de problematiek van het gemeenschappelijk openbaar vervoer onderzocht. Ik zou het commissiesecretariaat willen vragen of men ons de teksten van deze commissie zou kunnen bezorgen. Die commissie heeft de oefening reeds gedaan, en wellicht kunnen we heel wat leren uit haar conclusies.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de commissieleden hebben dit debat in het erg brede kader van de totale mobili-

Baldewijns

teitsproblematiek gevoerd. Wellicht is het niet mogelijk om iedereen tevreden te stellen. Ik geef een voorbeeld. De ene houdt een pleidooi om via De Lijn occasioneel evenementenvervoer te organiseren, de andere neemt tegenover zo'n initiatief een eerder terughoudende houding aan. In een omvattend debat kan dat echter aan bod komen.

Bij het begin van zijn interpellatie stelde de heer Malcorps dat het vandaag misschien niet de geschikte dag is om het openbaar vervoer te bewieroken. Dat ligt er echter aan hoe we een en ander bekijken. Zeker op een dag als vandaag kunnen we goed inschatten - en aan den lijve ondervinden - welke rol het openbaar vervoer in onze samenleving vervult. Andere bedenkingen laat ik voorlopig achterwege. Ik denk ook dat door de VEV-studie een belangrijke stem weerklinkt over het belang van ons openbaar vervoer.

Mijnheer de voorzitter, ik wil me niet bemoeien met de organisatie van de werkzaamheden van deze commissie. Persoonlijk ben ik wel van oordeel dat een debat over de openbare vervoersmaatschappij De Lijn, en het openbaar vervoer in het algemeen, hier zeker op zijn plaats zou zijn. We zijn bereid ons steentje bij te dragen in dit debat.

Ik geef hier ten dele een antwoord op vragen van de heren Tobback en Malcorps als ik zeg dat de rapporten die tegen 1 mei 1997 door de raad van bestuur en de administratie van De Lijn moeten worden overgemaakt, dit debat kunnen stofferen. Vanaf die datum zal die informatie dus ook ter uwer beschikking staan.

Om op de vele vragen op een ietwat coherente wijze te antwoorden, zal ik in mijn antwoord de twee luiken die door de heren Malcorps en Decaluwé werden aangebracht afzonderlijk behandelen. Anders zou er wel eens verwarring kunnen optreden. De heer Malcorps stelde, schematisch samengevat, vragen over de minimale strategische doelstellingen, over het concrete actieplan 1997, over het driejarenprogramma, over de problematiek van de netnormering en over de problematiek van de betrokkenheid van lokale besturen en dergelijke. Een laatste reeks vragen handelden over de gehanteerde kwaliteitsnormen.

Het strategisch ondernemingsplan van De Lijn is een integraal onderdeel van de beheersovereenkomst 1997-2001. De Lijn heeft in dit strategisch ondernemingsplan een realistische zienswijze weergegeven, die de beschikbare financiële midde-

len niet overschrijdt. De vervoersontvangsten van De Lijn stegen van 4,027 miljard frank in 1991 tot 4,442 miljard frank in 1996. De dotatie van het Vlaamse Gewest steeg van 7,862 miljard frank in 1991 tot 9,8 miljard frank in 1997.

De strategische doelstellingen van De Lijn zijn zeker niet minimaal te noemen. Door het afsluiten van de beheersovereenkomst 1997-2001 garandeert de Vlaamse overheid niet alleen financiële middelen, De Lijn verbindt er zich toe om het aantal reizigers te verhogen, om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en om een duidelijke bijdrage aan het overheidsbeleid inzake mobiliteit te leveren. Naast een reeks andere maatregelen is het stads- en streekvervoer daartoe een van de belangrijkste pijlers.

De overheid moet er permanent van worden overtuigd dat investeren in stads- en streekvervoer een renderende zaak is. Bus en tram hebben immers een terugverdieneffect onder de vorm van meer verkeersveiligheid, minder congestie op de wegen, meer milieu- en verkeersvriendelijke steden en een grotere rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling. Elke frank geïnvesteerd in het openbaar vervoer levert als terugverdieneffect 1,3 frank op.

Men realiseert zich te weinig dat een aantal begeleidende maatregelen die door de gewestelijke en lokale overheden tot stand werden gebracht, zonder bijkomende investeringen voor het openbaar vervoer, toch aanleiding geven tot een belangrijke capaciteitswinst en dus tot een hoger aanbod met dezelfde middelen en mensen. Ik denk dan onder meer aan een betere doorstroming, de vrije bus- en trambanen, de verkeerslichtenbeïnvloeding en het parkeerhandhavingsbeleid.

Bovendien heeft de creatie van een nieuw begrotingsartikel - programma 63.20, basisallocatie 31.06 - ten bedrage van 360 miljoen frank in 1996 en 450 miljoen frank in 1997 een belangrijke meerwaarde opgeleverd dank zij de uitvoering van de mobiliteitsconvenanten bij De Lijn.

De Lijn heeft onmiddellijk op deze mogelijkheid ingespeeld. Ze is inmiddels gestart met zestien projecten die kaderen in een aantal bijakten van het mobiliteitsconvenant. Ze fungeert daarbij als aanbieder van een verhoogd en verbeterd vervoersaanbod. Dat is onder meer in Antwerpen, Mechelen, Hasselt, Gent, Aalst, Leuven, Brugge en een aantal plattelandstreken het geval. Met Brugge als proefproject is duidelijk bewezen dat een integrale aanpak door het gewest, de stad en De Lijn resulteert in een belangrijke stijging van het aanbod.

Baldewijns

Maar zo'n aanpak resulteert ook - en dit is essentieel - in een stijging van de vraag.

De heer Malcorps stelde ook vragen over het concrete actieplan. Het concrete actieplan van De Lijn wordt voor het jaar 1997 vertaald in een aantal actieplannen die door de centrale diensten worden gecoördineerd, en door de vijf provinciale entiteiten worden uitgevoerd. Meer bepaald de investeringen voor 1997 worden op een aantal terreinen afgestemd op de programma's van de afdeling Wegen en Verkeer (AWV). De financiering verloopt onder meer via het Vlaamse Infrastructuurfonds. Dit wijst trouwens op een groeiende synergie tussen AWV en De Lijn. Bovendien zullen het mobiliteitsconvenant en de bijakten dit proces versnellen voor de lokale overheden.

Daarbij moet ook het algemene programma inzake verkeerslichtenbeïnvloeding in rekening worden gebracht. Dat programma moet al dan niet worden bekeken in combinatie met infrastructuurwerken die de doorstroming moeten bevorderen.

Voor 1997 wordt een totaal bedrag aan investeringen voorzien ten bedrage van 2,039 miljard frank op artikel 81.02, 432,2 miljoen frank op artikel 61.04 - VIF -, en eigen investeringen bij De Lijn ten belope van ongeveer 700 miljoen frank. Als men dit alles samenvoegt, dan krijgt men een belangrijk pakket aan middelen.

Wat de problematiek van de netnormering en de basismobiliteit betreft, werden door de professoren Albrechts en Korsmit de eerste en de tweede fase van het onderzoek basismobiliteit afgerond. In de eerste fase van het onderzoek naar basismobiliteit werden de algemene verplaatsingsbehoeften van verschillende doelgroepen verkend. Daaruit bleek dat er een sterke spreiding was in de dichtheid en de ruimtelijke verdeling van deze verplaatsingsbehoeften.

In de tweede fase worden zowel de vervoersrelaties en de netwerkstructuren verder uitgewerkt. Op basis van deze bevindingen worden omvattende voorstellen voor aanvullingen op, en eventuele aanpassingen van de huidige situatie met betrekking tot het openbaar vervoer puntsgewijs uitgewerkt.

Momenteel werkt men aan een operationeel systeem voor basismobiliteit in Vlaanderen. Aan de hand van twee voorbeeldgebieden - één in de stad, één op het platteland - wil men een planningsin-

strument uitwerken dat essentieel is voor het opstellen van aanbodsscenario's, in relatie tot vraag- en tariefstructuren. Op basis hiervan kan uiteraard een objectief beoordelingskader tot stand komen. Daarbij kunnen eventueel ook aan de provincies en de gemeenten de nodige bijkomende middelen worden gevraagd.

Wat de betrokkenheid betreft van de lokale besturen dient er op te worden gewezen dat de lokale besturen regelmatig overleg plegen met De Lijn. Dat gebeurt naar aanleiding van infrastructuurwerken, van dagdagelijkse exploitatieproblemen, of - en vooral - in het kader van de mobiliteitsconvenanten. Bijakte 1 voor het opstellen van een mobiliteitsplan schrijft structureel en regelmatig overleg tussen de betrokken partners voor.

De campagne "Op 1 Lijn", die trouwens bij andere overheidsinstellingen navolging krijgt, bestaat reeds vijf jaar. Via drie pijlers tracht men de gemeentebesturen te sensibiliseren voor het openbaar vervoer. Die pijlers zijn de doorstroming, de halte-accommodatie en de informatie.

Een vierde reeks vragen betrof de kwaliteit in het algemeen. De Lijn heeft in 1996 door middel van een marktonderzoeksbureau een uitgebreide wetenschappelijke peiling laten doen bij een geselecteerde steekproef van reizigers en niet-reizigers. De besluiten van deze klantentevredenheidsmeting leert dat de penetratie van bus en tram in Vlaanderen 40 percent bedraagt.

Door middel van een kwalitatief onderzoek is men tot een identificatie van de belangrijkste kwaliteitsfactoren gekomen. De wegging van deze factoren door de reizigers leert ons dat stiptheid op de eerste plaats staat, gevolgd door prijs- of betalingswijze. Vervolgens komen veiligheid en frequentie, en op de laatste plaats staat klachtenbehandeling. Aan de reizigers werd eveneens gevraagd om hun tevredenheid te uiten over de dertien kwaliteitsfactoren.

De tram- en busreizigers geven een score van respectievelijk 78 en 74 percent. Deze eerste meting moet worden beschouwd als een nulmeting. Latere metingen zullen een evolutie weergeven, waardoor een kwaliteitsbarometer tot stand kan komen. De Lijn werkt momenteel aan een actieplan om een aantal zwakkere kwaliteitsfactoren te verbeteren.

Normaliter dient in uitvoering van de beheersovereenkomst, artikel 12, en van het decreet van 23 oktober 1991 betreffende de openbaarheid van bestuursdocumenten, door de raad van bestuur

Baldewijns

voor 1 mei 1997 een ombudspersoon te worden aangeduid en een ombudsdienst te worden opgericht. De Vlaamse Vervoersmaatschappij wenst evenwel maximaal rekening te houden met de principes die door het uitvoerend bureau van het Vlaams Parlement werden goedgekeurd op 10 januari 1997. Hierover werd met de laatste raad van bestuur van gedachten gewisseld. Derhalve zal met de aanduiding van de ombudsman en de oprichting van een ombudsdienst worden gewacht op de vorderingen en de conclusies van het initiatief van het Vlaams Parlement. Het heeft geen zin iets op te richten voor enkele maanden. Men wenst de zaken eerst grondig te onderzoeken.

Tot daar mijn antwoorden op de vragen van de heer Malcorps. Ik zal straks nog enkele concrete antwoorden formuleren op de aansluitende vragen van de heren Lachaert, Ramoudt en Tobback, en van mevrouw Verwimp.

In antwoord op de vraag van de heer Decaluwé kan ik melden dat de passage uit de beheersovereenkomst waarnaar hij uitdrukkelijk verwees, betrekking heeft op de lopende contracten die momenteel in hun opzegtermijn zijn. Daar zijn we het dan toch al over eens. Het zou onwettelijk zijn om de deur open te zetten voor het ongebreideld uitbreiden van de bestaande contracten, terwijl deze volop ter discussie staan. Juridisch zou bovendien de discussie kunnen ontstaan over in hoeverre dit geen nieuw contract is. Daardoor zou de opzegteniet worden gedaan, wat niet de bedoeling is. Anderzijds kunnen de bestaande contracten wel worden uitgebreid, dit in de mate dat de betrokken exploitant hiervoor geen bijkomende voertuigen moet aanschaffen of bijkomend personeel moet aanwerven of inzetten. Dit laatste brengt immers geen wezenlijke wijziging van het contract met zich mee. In een dergelijk geval zal het aanwezige personeel en materieel beter worden benut.

Sinds het in voege treden van de nieuwe beheersovereenkomst werden geen contracten uitgebreid die een verhoging van het aantal ingezette voertuigen of personeelsleden vergden. Er zijn wel gevallen waar een exploitant een bijkomend kilometerpakket heeft bekomen zonder een vermeerdering van het aantal voertuigen of personeelsleden. Er zijn ook gevallen waar de Vlaamse Vervoersmaatschappij de bijkomende dienstverlening in eigen beheer heeft opgenomen.

De Vlaamse Vervoersmaatschappij heeft reeds in beperkte mate, bij wijze van test, kleine opdrachten

uitbesteed. Een voorbeeld hiervan is het vervoer van militairen van Sint-Truiden naar Bevekom, waarbij een beperkte offerte werd uitgeschreven. De kilometerprijs lag hierbij beduidend hoger, namelijk 126 frank per kilometer, dan de huidige standaardkostprijs, ongeveer 80 frank per kilometer. Niettegenstaande dit prijsverschil werd de dienst toch uitbesteed : hij kon onmogelijk worden ingepast in het bestaande exploitatienet.

De reden voor het uitvoeren van bijkomende diensten in eigen beheer is dus evident. De prijs die de Vlaamse Vervoersmaatschappij aanrekent voor de bijkomende dienstverlening die moet worden verzekerd in het kader van mobiliteitsconvenanten, ligt beduidend lager. Naargelang de commerciële snelheid bedraagt deze tussen 53 en 65 frank per kilometer, dus beduidend lager dan de standaardkostprijs die momenteel aan de privé-exploitanten wordt betaald en die is opgenomen in de huidige contracten.

De markttoetsing van de diensten die de Vlaamse Vervoersmaatschappij zelf uitvoert, zal pas kunnen gebeuren nadat de raad van bestuur van de Vlaamse Vervoersmaatschappij het lastenboek heeft goedgekeurd. Momenteel wordt het ontwerp-lastenboek, dat reeds eerder door de raad van bestuur werd besproken, aangepast aan de nieuwe wet op de overheidsopdrachten. Tevens wordt nog juridisch onderzocht in hoeverre personeel en materieel kunnen worden overgenomen bij een eventuele overname van een contract door een andere exploitant. Daarover hebben we hier reeds vroeger gediscussieerd.

Daarnaast is binnen de Vlaamse Vervoersmaatschappij het instrumentarium ter ontwikkeling van de beheersinformatie in volle opmaak. Deze zal in ieder geval in de loop van 1998 operationeel zijn. Op dat moment zal de Vlaamse Vervoersmaatschappij weten wat elke lijn kost en wat de opbrengsten zijn.

De ultieme toetsing zal uiteraard pas kunnen gebeuren op het moment dat er daadwerkelijk volwaardige opdrachten worden uitbesteed. Daarmee denk ik een antwoord te hebben gegeven op de vraag van de heer Ramoudt.

Ondertussen loopt de opzegtermijn van de diverse contracten en hebben de exploitanten een contractwaarborg tijdens de opzegtermijn van vijf jaar, zoals de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) bij herhaling trouwens heeft geëist bij de onderhandelingen over een eventuele alternatieve overgangperiode. In de hui-

Baldewijns

dige overgangperiode - tijdens de opzegtermijn van de huidige contracten - zou het verbreken van bestaande contracten en het onmiddellijk opnieuw uitbesteden ervan, kunnen leiden tot aanzienlijke schadeclaims, waarvoor de Vlaamse Vervoersmaatschappij zou moeten opdraaien ten koste van de dienstverlening. Bovendien loopt men nog het risico dat de nieuwe kostprijs hoger ligt dan de huidige standaardkostprijs. Derhalve is de huidige houding van De Lijn de budgettair meest verantwoorde houding, waarbij met zo weinig mogelijk middelen zo veel mogelijk dienstverlening wordt aangeboden, rekening houdend met de omstandigheden. Ik denk dat het niet gezond zou zijn deze situatie te bevriezen.

Ik keer terug naar het eerste deel van uw vraag, mijnheer Decaluwé. De korte tijdsperiode tussen het vernemen van uw interpellatie en dit antwoord maakte het mij onmogelijk om een volledig overzicht op te maken van de contracten die werden aangepast sinds het in voege treden van de nieuwe beheersovereenkomst. Ik heb evenwel aan de betrokken diensten gevraagd mij dit overzicht onverwijld over te maken, en zodra ik deze gegevens in mijn bezit heb, zal ik ze aan u overmaken. Op die manier hebt u dan een volledig overzicht. Ik ontving uw vraag pas gisteren om 16 uur. Rekening houdend met de verschillende gewestelijke entiteiten zult u begrijpen dat het voor mij onmogelijk was om zo vlug een overzicht te bekomen.

Mijnheer de voorzitter, ik zal nu ingaan op enkele concrete vragen van andere collega's. Ze liggen meestal in de lijn van deze basisinterpellaties.

Mevrouw Verwimp had het over de geïntegreerde vervoerbewijzen. Op dit ogenblik zijn er onderhandelingen bezig tussen de MIVB en De Lijn om dit te finaliseren. Inzake informatie en dergelijke meer is er een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de NMBS, dit in de hoop om zo tot een eenvoudiger systeem te komen. Men kan dit makkelijk zeggen, maar in de realiteit is dit niet zo vlot realiseerbaar. Ik blijf evenwel doorgaan.

Wat de netnormering betreft, zal er een uitgebreid debat worden gevoerd over mobiliteit en over het openbaar vervoer. Ook het decreet ter modernisering van de wetgeving dat momenteel in de maak is, kan aanleiding geven tot een discussie daarover. Ik heb aan de heer Tobback reeds geantwoord dat de rapportering in verband met de beheersovereenkomst eerstdaags wordt verwacht. Deze is vandaag nog niet in mijn bezit.

Mijn antwoord op de integratie van de tarieven heb ik reeds gegeven. De dienstregeling op Internet is gepland voor in de nabije toekomst. Dit kadert in het Hastus-project waar de automatisering van de exploitatieadministratie wordt behandeld.

Er werden ook bedenkingen gemaakt over de tramlijn Adinkerke-De Panne. Mevrouw Verwimp, ik wens u niet te verbergen dat het Duinendecreet dat enige tijd geleden door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, een belangrijke factor is geweest bij de uitvoering van deze werken en de uittekening van deze lijn. We mogen geen afstand nemen van wat we gezamenlijk hebben goedgekeurd.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de minister, De Lijn belooft twee kilometer per jaar. Ik vroeg of dit wel haalbaar was voor die lijn.

Minister Eddy Baldewijns : We moeten niet alleen naar deze lijn kijken. We hebben nog verschillende dossiers in voorbereiding en projecten die worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld voor Gent en Antwerpen-Linkeroever. Ik denk en hoop dat we ook daar een haalbare doelstelling vooropstellen. Door dit op deze manier op te leggen, geven we een bijkomende stimulans aan de personen die in deze materie verantwoordelijkheid dragen.

Mevrouw Verwimp, uw vraag over de deelname in kosten en lasten bracht mij aanvankelijk in verwarring. We moeten natuurlijk een duidelijk onderscheid maken tussen de verschillende organisatievormen. Er zijn ook projecten die kaderen in bedrijfsvervoerplannen : al dan niet in samenwerking met De Lijn wordt een bedrijfsvervoer georganiseerd en dus een bijdrage gevraagd. Als de lokale autoriteiten in het kader van het convenantenbeleid supplementaire vragen stellen, dan kan dit ook op een of andere manier worden gecompenseerd.

Mijnheer de voorzitter, ik meen op de meeste vragen te hebben beantwoord. Ik wens nog even terug te komen op iets wat de heer Lachaert heeft aangehaald. Ik denk dat het verslag van de Nederlandse commissie-Brokkx een zeer belangrijk document is dat de collega's ongetwijfeld zal boeien. De gegevens van dit verslag werden in boekvorm gepubliceerd. Ik stel voor dit boek ter beschikking te stellen van het commissiesecretariaat, waar de belangstellenden het kunnen consulteren.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik heb natuurlijk begrip voor de situatie. Ik was zelf wat verrast dat mijn interpellatie alsnog op de agenda stond. Men kan moeilijk verwachten dat men in het kader van artikel 8 een volledig overzicht vraagt van een aantal diensten.

Mijnheer de minister, ik heb toch enkele pertinente voorbeelden uit de praktijk gegeven. U zegt dat er geen contracten zijn afgesloten waarbij bijkomende voertuigen werden of worden verwacht. Het geval van de lijnen 35a Leuven-Aarschot en Leuven-Brussel heb ik zwart-wit op papier. Men moet dit misschien toch nog eens bekijken. Sommige elementen in uw antwoord zijn mij onduidelijk.

Ik begrijp dat men een aantal zaken reorganiseert, ook in de Westhoek. Een aantal lijnen zijn onvoldoende rendabel, dus zal men sommige vervangen door een belbus. Ik ben het daar volledig mee eens. Als die lijnen echter in het kader van pachtovereenkomsten worden uitgebaat, dan moet dat contract blijkbaar worden verbroken en vervangen door een project in eigen regie. Een andere partij krijgt niet de kans om hieraan te participeren. Dat is volledig in tegenspraak met artikel 8, waarin duidelijk staat dat in dit geval de markt moet worden getoetst. Hierop heb ik geen duidelijk antwoord gekregen.

Vervolgens zegt u dat men in sommige gevallen niet bereid is om dossiers op het terrein te bevriezen. Men wil eerst afwachten wat op juridisch vlak wordt beslist, om dan te kijken waar men staat. Men moet hier toch rekening houden met de rechtszekerheid van de pachters.

Ten slotte wil ik nogmaals de suggestie doen om een omvattend debat te houden over mobiliteit. De meeste collega's zijn het hiermee eens. Het zou goed zijn om dezelfde werkmethode te gebruiken als de voorzitter van de commissie voor Werkgelegenheid en Economische aangelegenheden, de heer Voorhamme, bij de voorbereiding van het tewerkstellingsdebat. Iedereen deelt schriftelijk zijn visie mee, waarop we de betrokken personen kunnen horen. We kunnen dan zien waar dit op uitdraait.

Het debat gaat over de kerntaken van De Lijn. Als men met marktprijzen kan aantonen dat de pachters het goedkoopst zijn en dat dezelfde modaliteiten worden aangeboden, dan moet men meer uitbesteden aan de privé-sector. Als de pachters duurder zijn, dan moet men meer in eigen regie doen.

We hebben hier echter geen duidelijkheid over, evenmin als over de kerntaken van de overheid op dit vlak. Dat is de fundamentele discussie. De rest moet daarmee worden verbonden.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik zal kort zijn, want ik meen dat er consensus is over de vraag van verschillende mensen om hier hierover een ruim debat te voeren. Ik zal dan op dat moment op een aantal dingen verder ingaan.

De invalshoek van de heer Decaluwé verschilt inderdaad wat, zoals ook de heer Tobback al heeft gezegd. Mijn benadering is omvattender : wat is de ambitie van het collectief vervoer ? Ik vind dat dit deels mag worden geprivatiseerd en deels uitbesteed, maar wat kan het collectief vervoer invullen in vergelijking met het individueel vervoer, en dan vooral het autoverkeer ? Hetzelfde geldt voor het goederenverkeer : waar kiezen we voor de alternatieve vervoersmodi en waar zal het vrachtwagenverkeer de toon blijven aangeven ? Dat is voor mij de globale mobiliteitsvraag. Vanuit die vraag heb ik een aantal kritieken geformuleerd.

Sommigen zullen u verwijten - zoals ook iemand uit mijn eigen stad - dat u al te veel doet voor het openbaar vervoer, en dat u de minister van openbaar vervoer bij uitstek bent. Sommigen menen dat dit een catastrofe is.

Minister Eddy Baldewijns : Ik hoop dat dit wordt genoteerd in het verslag.

De heer Johan Malcorps : Ik ben op dit punt nogal ambitieus. Het openbaar vervoer biedt voor sommige fundamentele problemen een uitkomst, ook op economisch vlak. Daarom was ik ook blij met sommige uitspraken op het symposium van het Vlaams Economisch Verbond, ook al had men daar misschien strategische motieven voor. Men weet immers met welke minister men te doen heeft en wat voor soort vragen op dit ogenblik het best in de markt liggen. In ieder geval werden er een aantal uitspraken gedaan, ook op basis van een enquête, waaruit blijkt dat mensen in het bedrijfsleven er zich wel degelijk van bewust zijn dat het openbaar vervoer en alternatieve vervoersmodi een belangrijke rol hebben te spelen.

Ik wil even kort citeren uit het Strategisch Ondernemingsplan van De Lijn, omdat het integraal deel uitmaakt van die beleidsovereenkomst. Een aantal pessimistische noten die ik heb laten vallen, komen daar letterlijk uit. Men heeft daar duidelijk niet de

Malcorps

ambitie - net als naar mijn gevoel de NMBS - om een groot deel van het bijkomend verkeer in te palmen. Men gaat er immers vanuit dat er meer mobiliteit komt en dat het leeuwenaandeel daarvan zal gaan naar meer automobilititeit. Ik heb het dan nog niet over de trendbreuk om de auto terug te dringen. Denk maar aan de Bond Beter Leefmilieu die vraagt het autoverkeer te halveren. Het gaat hier enkel over bijkomende mobiliteit. Kan een gedeelte hiervan niet afvloeien naar het stads- en streekvervoer ?

Ik citeer : het product bus en tram blijft kwalitatief achter ten opzichte van de wagen. De mogelijkheden van het openbaar vervoer zijn te weinig gekend. Met de huidige financiële middelen kan het openbaar vervoer de maatschappelijke trend naar meer kwaliteit niet volgen. Een product dat ter plaatse blijft trappelen, verliest. Einde citaat. Ik verzin dit niet, ik lees het in dit strategisch ondernemingsplan.

U begrijpt dan ook dat ik het gevoel heb dat de ambitie niet erg hoog ligt. Dat is misschien ook niet de schuld van de vervoersmaatschappij, ook al hoor ik hier een aantal mensen pleiten om de heer Van Wesemael op het matje roepen. Binnen het huidige kader en de huidige financiële middelen die gevoelig zijn opgetrokken, werden ernstige inspanningen geleverd. Als men echter de ambitie heeft om een trendbreuk te realiseren en een aantal leefmilieuproblemen op te lossen, dan is dat zeker niet voldoende. We moeten in andere ordes van grootte praten, ook de heer De Kesel heeft dit vrijdag duidelijk gesuggereerd. We moeten deze discussie ten gronde voeren in de commissie. Het gaat dan over meer dan over een paar miljoenen meer voor mobiliteitsconvenanten. Dan gaat het erom of we echt de ambitie hebben om op dit vlak in Vlaanderen een ernstig beleid te voeren en om die trendbreuk via De Lijn en eventueel andere middelen dichterbij te brengen.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een paar bedenkingen. Het debat over de kerntaken is een essentieel gegeven waarmee we ons de volgende maanden beslist zullen bezighouden. In dit opzicht wil ik verwijzen naar de externe audit die op het einde van het jaar meer duidelijkheid en inzicht zal geven over het exploitatiemanagement bij De Lijn.

Ik wil alle interpellanten danken voor hun bijzondere bekommernis. Ik wil echter nog één nuanceering maken naar aanleiding van de repliek van de heer Malcorps. Hij zegt dat het product niet op niveau is. Het busspark is zeker aan vernieuwing toe is, maar anderzijds wil ik inzake de trams verwijzen naar het vijfjarenplan dat werd gestart voor de aankoop van nieuwe trams. Het is een realistische vaststelling dat er heden behoefte bestaat aan vernieuwing van het rijdend materiaal.

De heer Johan Malcorps : De heer De Kesel is natuurlijk tevreden dat er nieuwe trams komen in Antwerpen. Wanneer hij evenwel een stap verder gaat en de ambitie krijgt om een nieuw marktaandeel te verwerven, dan zijn er voor 6 miljard frank aan bijkomende investeringen en nieuw rollend materieel nodig. The sky is the limit. Is dit het beleid dat men wil voeren ? Met alle respect voor wat nu gebeurt, meen ik echter dat dit onvoldoende is.

Minister Eddy Baldewijns : Ambitie is gezond, mijnheer Malcorps. Wat bepaalde doelstellingen betreft in verband met het openbaar vervoer, de infrastructuur en de ruimtelijke ordening, heb ik toch reeds blijk gegeven van deze gezonde ambitie.

Er is echter de trap van steen en wolken. We zien de wolken, maar we kennen eveneens de trap, en op elke trede kan men zich stoten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.10 uur.*
