

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



Zitting 2002-2003

19 november 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van De Lijn in Vlaams-Brabant

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 19 november 2002

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Bruno Tobback

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.05 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van De Lijn in Vlaams-Brabant

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Martelaer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van De Lijn in Vlaams-Brabant.

Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

Mevrouw Ann De Martelaer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, eerst en vooral dank ik u omdat ik het voorprogramma van deze commissie mag verzorgen.

In de krant stond een tijd geleden : ‘De Lijn is slachtoffer van haar eigen succesformule’. De jongste weken groeit in de regio Leuven het ongenoegen zowel bij de busgebruikers als bij de chauffeurs. Enkele dagen vóór het artikel in de krant verscheen, had ik thuis een gesprek met één van mijn kinderen die dagelijks de bus neemt om naar school te gaan. Hij zei me dat hij begreep dat de chauffeurs kwaad zijn omdat de passagiers als sardienen in een blik zitten. Hij zei ook dat er aan haltes soms niet wordt gestopt omdat de bus al vol zit.

Bepaalde lijnen zitten tijdens de spitsuren inderdaad overvol. De reizigers worden op een uiterst oncomfortabele manier in de bussen gepropt en aan sommige haltes stoppen ze daardoor niet meer.

Dat doet zich ook voor op de uitbestede lijnen. Het is te begrijpen dat de passagiers hun ongenoegen afreageren op de chauffeurs die er zelf niet veel aan kunnen doen, behalve de situatie melden aan de directie.

Op 5 november hebben de chauffeurs in Leuven dan ook gestaakt. Ze protesteerden tegen het gebrek aan technisch personeel en tegen de slechte toestand van sommige bussen. Ik heb u ooit een schriftelijke vraag gesteld waaruit ik vernam dat De Lijn in haar investeringsprogramma om de veertien jaar moet voorzien in nieuwe bussen. Mijn vraag ging toen over de dieseluitstoot omdat er in Vlaams-Brabant vaak met oude bussen wordt gereden. In de provincie is er blijkbaar een probleem om de bussen ook echt om de veertien jaar te vervangen waardoor er heel veel oude bussen rondrijden.

Mijnheer de minister, steeds meer mensen gebruiken De Lijn voor school- of werkvervoer. Indien er geen maatregelen worden genomen om het comfort in de bus te garanderen en niet de zekerheid wordt gegeven dat de bus aan elke halte stopt, zou het succes van het openbaar vervoer snel kunnen afnemen. Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen om het succes van De Lijn te behouden ? Blijkbaar rijzen er ook problemen rond de beschikbaarheid van voldoende technisch personeel enerzijds en voldoende financiële middelen voor het uitvoeren van investeringsprogramma's ter vervanging van de afgeschreven bussen anderzijds. Welke maatregelen kunnen op dit vlak op korte termijn worden verwacht ?

Ik heb ook vernomen dat er regelmatig geen dienstverlening is door een gebrek aan bussen. Dat gebrek aan bussen is een gevolg van technische problemen en blijkbaar is er een wervingsstop van technisch personeel. Welke maatregelen zult u daaromtrent nemen ?

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, wat in Leuven gebeurt, is eigenlijk een signaal van De Lijn. De grotere vraag naar openbaar vervoer destabiliseert het budget van De Lijn. U weet dat ik er voorstander van ben om delen van de exploitatie van De Lijn te privatiseren. Op deze manier heeft de overheid geen middelen nodig om de noodzakelijke investeringen in nieuw materiaal te doen. Dit zou een probleem van de privé-sector worden.

Bij recente aanbestedingen heeft De Lijn een schuchtere poging gedaan om een aantal lijnen uit te besteden. De maatschappij behoudt natuurlijk het toezicht. De VLD wil De Lijn als toezichhoudend en organiserend orgaan van openbaar vervoer behouden. De gevolgen van de steeds groter wordende vraag moet echter juist worden ingeschat. Er kunnen oplossingen worden gevonden via PPS en daarover moet ernstig worden nagedacht. Zo niet, mijnheer de minister, zult u worden geconfronteerd met een reus op lemen poten. In Leuven is het signaal gegeven dat De Lijn niet in staat is om haar beloftes in te lossen. Bent u bereid om een aantal exploitaties van De Lijn vervroegd over te hevelen naar de privé-sector ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het aantal reizigers van De Lijn in en om Leuven is inderdaad zeer sterk toegenomen, vooral op de piekuren. De invoering van goedkope netabonnements als Buzzy Pazz en Omnipazz zijn daar niet vreemd aan. Deze toename werd uiteraard slechts voelbaar vanaf september. Uit de abonnementsverkoop in de vakantiemaanden werd reeds afgeleid dat zeer hoge bezettingen en overbezettingen te verwachten waren.

Er zijn maatregelen genomen op korte termijn om het succes van De Lijn te behouden. De Lijn Vlaams-Brabant nam het initiatief om haar buspark in de regio Leuven onmiddellijk uit te breiden. Een bestelling van nieuwe bussen duurt uiteraard enkele maanden, zodat De Lijn Vlaams-Brabant genoodzaakt was om oudere bussen weer rijklaar te maken. Deze bussen voldoen aan alle verkeertechnische voorschriften en zijn uiteraard met goed succes de technische keuring gepasseerd. Er is een autobuspark van 412 bussen met een gemiddelde leeftijd van 6 jaar. Toen ik minister werd, was dat 11 jaar. Een gemiddelde leeftijd van 6 jaar is mooi voor een buspark.

Meerdere schoolritten worden op dit ogenblik ont-dubbeld om de klanten tijdig ter bestemming te

brenge, en dit zowel op buslijnen uitgevoerd in eigen regie door De Lijn als op buslijnen uitgevoerd door exploitanten in opdracht van De Lijn. De inzet van enkele oudere voertuigen is zeer beperkt en gebeurt uitsluitend in de piekuren. Soms gaat het om slechts een enkele rit voor scholieren. Bovendien gebeurt dit in afwachting van een nieuwe levering, die is voorzien voor het voorjaar 2003.

Voor Leuven plant De Lijn Vlaams-Brabant begin 2003 een uitbreiding van de dienstverlening op stadslijn 2. De spitsuurfrequentie op weekdays van een bus om de 7,5 minuten in het centrum van Leuven wordt dan uitgebreid tot de daluren van 9 tot 19 uur. Tevens zal de frequentie op weekdays in juli en augustus verhoogd worden tot het niveau van de schoolvakantieperiodes, zoals de paas- en kerstvakantie, namelijk een bus om de 7,5 minuut tijdens de spitsuren en een bus om de 15 minuten in de daluren in het centrum van Leuven.

In juni 2003 wordt het aanbod op de as Brussel-Tervuren-Leuven uitgebreid met frequentieverhogingen vanuit Tervuren, Vossem, Leefdaal en Berthem naar Leuven, alsook met het inleggen van een sneldienst tussen Brussel-Noord, Sterrebeek, Tervuren en Leuven. Ook in 2003 wordt begonnen met de studie voor de uitvoering van de normen voor basismobiliteit in de gemeenten Leuven, Oud-Heverlee, Bierbeek, Rotselaar en Herent. De realisatie is voorzien voor 2004.

Er zijn ook maatregelen op korte termijn getroffen met betrekking tot het technisch personeel en voor de vervanging van voertuigen. Door de bovenvermelde inzet van extra voertuigen met een relatief hoge ouderdom is er op korte termijn een grote druk ontstaan op de technische diensten te Leuven. De prioriteit van de technische diensten is op dit ogenblik het dagelijks onderhoud en de herstelling van de autobussen. Technische ingrepen die op langere termijn kunnen gebeuren en die geen onmiddellijke impact hebben op de rijvaardigheid van het voertuig en de veiligheid van de reizigers, worden tijdelijk wat verschoven. Bovendien voorziet De Lijn in diverse vervroegde aanwervingen ter vervanging van personeel dat binnenkort op pensioen gaat om de tijdelijke problemen van overlast bij de technische diensten weg te werken.

Tussen nu en mei 2003 worden in verschillende fasen 47 nieuwe autobussen geleverd, waarvan 36 voor De Lijn Vlaams-Brabant. De levering is gepland voor het einde van 2003. Na deze nieuwe leveringen zal de gemiddelde ouderdom van het autobussenpark van De Lijn Vlaams-Brabant, dat nu op 6 jaar ligt, dalen tot een gemiddelde van 5 jaar.

Stevaert

Het verhaal van de walmen dateert van jaren terug. Juist in Vlaams-Brabant is het systeem van de roetfilter geïmplementeerd bij de oude bussen. Voor de nieuwe bussen zijn er zelfs geen roetfilters meer nodig, want die voldoen sowieso aan de normen, zodat het geen zin meer heeft roetfilters te plaatsen. Vlaams-Brabant is nu zowat de regio met het jongste bussempark. De aangroei is er spectaculair, en zo ook de aankoop van nieuwe bussen.

Wel is er in Vlaams-Brabant een probleem met de aanwerving van personeel. Het is immers de regio met de grootste krapte op de arbeidsmarkt, ondanks economische problemen in een deel van Vlaams-Brabant.

Het verhaal van de twintig jaar oude walmende bussen klopt dus niet voor Vlaams-Brabant, maar uw bekommernis is goed en oprecht, en we houden er dan ook rekening mee. Door de frequentieverhoging is er een toename van de capaciteit nodig in de toekomst.

Mijnheer Ramoudt, met de Vlaamse Vervoersmaatschappij is afgesproken dat we evolueren naar een fiftyfifty-verhouding, en dat we daarvoor ook de markt aanspreken. Dat was een vraag van de VLD-fractie waar ik ook positief tegenover sta. Vertrouwen op de markt is echter niet alleen zaligmakend. Uit de eerste vaststellingen die we hebben kunnen maken, blijkt dat de kostprijs gestegen is met 17 procent doordat we de markt hebben aangesproken.

Hoe het komt dat de prijs zo gestegen is, kan ik uiteraard niet beantwoorden. Mensen uit de sector kunnen die vraag beter beantwoorden. Het is goed dat ook de overheid meespeelt om te zorgen dat er concurrentie is. Ik geloof in het raadplegen van de markt, maar ook de overheid moet daarin concurrerend blijven.

Tegenover gemengde formules ben ik eerder terughoudend. Het sturende orgaan moet een overheidsorgaan zijn. Dat is de VVM. Verder zijn we vragende partij voor een drastische stijging van het aandeel van de privé-sector, maar dan tegen redelijke prijzen, onder andere om tegemoet te kunnen komen aan de bekommernissen die mevrouw De Martelaer in haar vraag heeft geuit.

De voorzitter : Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

Mevrouw Ann De Martelaer : Mijnheer de minister, het is inderdaad goed dat de acties van de overheid om de mensen te stimuleren het openbaar vervoer te gebruiken een positieve wending hebben teweeggebracht. Het is ook de verantwoordelijkheid van de overheid te zorgen dat het succes gegarandeerd is. Ik ben dan ook tevreden te vernemen dat er veel bussen zijn besteld. Hopelijk komen die bussen niet te laat, want veel mensen worden wat afkerig. Ze staan aan de halte maar de bus stopt niet. Volgens mijn zoon hangen er ook affiches, maar ik heb ze niet gezien.

U zei dat het verhaal van de oude bussen dateert van jaren geleden. Echter vorig jaar nog, toen ik de genoemde schriftelijke vraag stelde, heb ik die oude bussen ook zelf zien rijden, met de bewuste walm erachter. Vorig jaar ging het verhaal dus nog op. Daarna is er wellicht geïnvesteerd in de roetfilters.

Nu is het probleem dat er oude bussen van stal worden gehaald, onder andere uit West-Vlaanderen. (*Opmerkingen en gelach*)

Bussen die in West-Vlaanderen zijn afgeschreven, zijn nu naar Leuven gehaald. Het is niet zeker dat ook die bussen over roetfilters beschikken. Daar ging mijn vraag echter niet over. Het ging om het feit dat er voldoende bussen moeten zijn.

Minister Steve Stevaert : Er moeten inderdaad voldoende bussen zijn, maar als we bussen op voorhand bestellen, dan wordt er gezegd dat we ze niet nodig hebben. We hebben ze nodig door het succes van de aangroei van het openbaar vervoer.

Ik herhaal dat het om 412 bussen gaat. Daar zijn 4 oude bussen bij. Die werden gehaald om af en toe in te zetten op één lijn. Vlaams-Brabant heeft echt niet te klagen over De Lijn. De directeur daar is overigens een van de actiefste. Het is een goede directeur, maar hij zit in een moeilijke regio om personeel te vinden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.22 uur.*