

C268 – OPE29

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

3 juni 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een eventuele externe doorlichting van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van de tarievenpolitiek van De Lijn

Met redenen omklede motie

1

11

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een eventuele externe doorlichting van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van de tarievenpolitiek van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik erken dat in het mobiliteitsbeleid het openbaar vervoer een sleutelement is en moet zijn. Terecht wordt ingezet op het aanbieden van een gemeenschappelijk vervoer dat als volwaardig alternatief voor het autogebruik kan worden ingezet. Het succes van dit aanbod staat of valt met die elementen die het gemeenschappelijk vervoer aantrekkelijk genoeg maken, namelijk vraaggerichtheid, comfort, snelheid, frequentie en stiptheid.

De Vlaamse Regering heeft de laatste tien jaar zwaar geïnvesteerd in de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. In 2000 bedroeg het budget van De Lijn nog 372 miljoen euro. In 2008 is dat opgelopen tot een totaal aan overheidsdotaties van 910 miljoen euro. Het reizigersaantal is in de voorbije jaren ook sterk toegenomen: in 2007 vervoerde De Lijn 483 miljoen reizigers. De ambitie is om in 2008 de kaap van 500 miljoen reizigers te halen.

We mogen als overheidsbestuur niet blijven stilstaan bij die cijfers en ze als een succesverhaal afdoen zonder te kijken naar de achterliggende geschiedenis en omstandigheden. We mogen niet zomaar aannemen dat we het gevoerde beleid niet kunnen verbeteren.

Enkele elementen staven deze stelling. Ten eerste blijft het aandeel van het openbaar vervoer in Vlaanderen in de totale vervoersstroom nagenoeg stabiel, namelijk 11 procent. In het woon-werkverkeer is het aandeel zes procent. Een rapport van de VRIND van 2007 toont aan dat het aandeel van het openbaar vervoer in 1995 in het totale vervoersgedrag van de Vlamingen 10,5 procent was. In 2006 is dat opgelopen naar amper 11,5 procent. Dat is een toename van 1 procent door een verdriedubbeling van de middelen. Dat moet beter kunnen.

Het voornaamste doel van de inzet van meer middelen voor het openbaar vervoer is een modal shift, een overstap van autogebruikers naar het openbaar vervoer.

Ten tweede kunnen er vragen worden gesteld bij het aantal reizigers dat volgens De Lijn jaarlijks een beroep doet op haar openbare dienstverlening. Slechts 23 procent van het totaal aantal van 483 miljoen reizigers wordt geregistreerd. Dit betekent dat 77 procent of 372 miljoen reizigers forfaitair worden berekend. Nederland telt een forfaitair aantal van 49 reizigers per abonnement per maand in stedelijk gebied en 43 reizigers in landelijk gebied. In Vlaanderen worden er per lijnabonnement in stedelijk gebied 90 ritjes per maand geteld, en in landelijk gebied 52 ritjes per maand. Ook bij de NMBS blijkt het maar om 40 ritjes per maand te gaan.

Uit studies over verplaatsingsgedrag uit 1995 en 2001 blijkt dat de cijfers grondig verschillen met de cijfers uit het jaarverslag van De Lijn. In 1995 komt een bevraging van 3000 gezinnen tot 143 miljoen reizigers. Het jaarverslag maakt melding van 214 miljoen reizigers. In 2001 komt men tot 119 miljoen reizigers, wat weinig lijkt, zeker met de investeringen die er zijn gebeurd. Het jaarverslag van De Lijn had het over 265 miljoen reizigers. Daar zit dus een groot verschil op. In de bevraging van de NMBS-gebruiker, met een lagere berekening per abonnement, zijn de cijfers veel meer op elkaar afgestemd.

Het is geen ramp wanneer Annick De Ridder aankomt dat er een verschil is tussen de cijfers en de werkelijkheid, maar het is wel onrustwekkend dat als er op macroniveau geen precies aantal kan worden berekend, het heel moeilijk wordt om op microniveau te weten waar de Vlaming openbaar vervoer nodig heeft en wil gebruiken. In 2011 zullen we daar uitsluitsel over hebben als er een registratiesysteem komt in samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen.

In Brussel is de MIVB al van start gegaan met het proefproject. Men is wel bezig met de samenwerkingsakkoorden, maar waarom zou De Lijn ook niet al het systeem kunnen implementeren en een deel van haar reizigers tellen, net zoals de MIVB doet?

Een andere bedenking is of de dotaties die De Lijn ontvangt, efficiënt en doeltreffend worden aangewend. Hoe kunnen ze nog beter en doeltreffender worden aangewend? Dit is geen pleidooi tegen het openbaar vervoer, ook niet om middelen van De Lijn af te nemen, maar wel om de dienstverlening te verbeteren. We merken dat de interne evaluatie van De Lijn niet echt tot bijstellingen leidt. Mevrouw de minister, ik heb me gebaseerd op een evaluatie basismobiliteit, een document dat ik van u in 2007 heb ontvangen. We zien daarin dat er nog verbeteringen mogelijk zijn. Tramlijn 3 bijvoorbeeld heeft een gemiddeld aantal reizigers van

281 per rit, terwijl de bus Westerlo-Herentals bijvoorbeeld aan een gemiddelde komt van 0,65 of 0,91 reizigers per rit – terwijl daar als te nemen maatregel enkel een nieuwe evaluatie wordt gepland in 2008. Hoewel bijsturen een letterlijke zinsnede is uit het Vlaamse regeerakkoord en de beheersovereenkomst, denken we dat hier nog verbetering mogelijk is.

Mevrouw de minister, ik ben het met u eens dat de kostendekkingsgraad een gevolg is van de Vlaamse politiek. Als we bezig zijn met basismobiliteit en gratis vervoer voor bepaalde doelgroepen, dan kunnen we niet verwachten dat de kostendekkingsgraad 50 of 60 percent is. We zien toch dat de OESO-rapporten van 2005 en 2006 ons land met de vinger wijzen. Ze waarschuwen dat een dergelijke lage kostendekkingsgraad de continuïteit van de dienstverlening wel eens zou kunnen hypothekeren. Het is niet gezond om als bedrijf zo afhankelijk te zijn van de conjunctuur van een land. In de jaren tachtig hebben we andere openbare bedrijven gehad die daar ook de dupe van zijn geworden.

Afgaande op al deze vaststellingen lijkt het nuttig om een grondige externe evaluatie te doen van het openbaar vervoer in Vlaanderen om na te gaan hoe efficiënt de maatregelen zijn en waar ze kunnen worden verbeterd.

Ik ben heel verheugd dat u op ATV toegezegd hebt naar een dergelijke evaluatie te willen gaan. Ik benadruk nogmaals dat het niet de bedoeling is om de omvang van de overheidsdotaties in vraag te stellen, maar wel om na te gaan of ze worden ingezet op een manier die de algemene doelstelling van het mobiliteitsbeleid helpt bereiken. Het is inderdaad zo dat we mee hebben onderhandeld over het decreet Basismobiliteit en dat we het mee hebben goedgekeurd. Het lijkt me niet overdreven om na een aantal jaren, op een ogenblik dat het beleid zo goed als gerealiseerd is, te laten nagaan waar het nog beter kan. Ook mevrouw Lieten heeft zich, als directeur-generaal, op Kanaal Z niet afkerig opgesteld tegenover een externe evaluatie.

Erkent u dat er nog steeds verbetering mogelijk is op het vlak van het afstemmen van het aanbod op de vraag? Erkent u dat er op bepaalde lijnen nog steeds een onderaanbod is – ik denk aan tramlijn 3 – en op andere lijnen een overaanbod?

Kunt u bevestigen dat u bereid bent om de externe doorlichting van De Lijn te organiseren, een beetje naar analogie met het rapport-Soete, dat ook werd uitgeschreven door een minister om haar eigen beleidsdomein eens kritisch te laten evalueren? Het was een heel goed en heel kritisch rapport dat ook een aantal verbeteringen ter ondersteuning van het beleid heeft kunnen voorstellen. Binnen welke termijn kan een dergelijke procedure worden opgestart en afgerond? Hebt u zelf voorstellen of punten die naar voren geschoven kunnen worden als

evaluatiepunten om het beleid kritisch door te lichten en om te bekijken waar het beter kan? Ik denk opnieuw aan het rapport-Soete waarin wordt bekeken hoe bestaande financierings- en ondersteuningsinstrumenten kunnen worden geoptimaliseerd en op elkaar kunnen worden afgestemd in functie van de noden van de verschillende actoren. We kunnen ook het openbaarvervoerbeleid eens in de internationale context bekijken. Hoe kunnen we leren of juist niet leren van onze buurlanden? Dergelijke insteken kunnen toch wel nuttig zijn.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me daarbij aan. Wat gezegd is, is natuurlijk niet nieuw. Er wordt in grote mate geput uit de tientallen vragen die wij de voorbije jaren hebben gesteld. Mevrouw De Ridder, indien u een volgende keer uit de gegevens en de antwoorden put, zou ik graag hebben dat u ook de bron vermeldt.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Sauwens, ik daag u uit om aan te tonen op welke momenten ik dat niet zou hebben gedaan. Ik heb op elk moment mijn bronnen vermeld.

De heer Johan Sauwens: Ik heb op 10 september 2003 een voorstel van resolutie ingediend waarbij ik in verband met de reizigerstellingen aan het Vlaams Parlement heb voorgelegd dat de telmethode die De Lijn momenteel hanteert, geen gegevens oplevert die met de werkelijkheid overeenstemmen en dat de Vlaamse Regering het aantal reizigers op een objectieve, realistische wijze moet vaststellen. Dat voorstel van resolutie werd toen door sp.a en de VLD weggestemd.

Waar het om gaat, is dat we toch, gezien de investeringen die op dit ogenblik gebeuren en gezien de maatschappelijke verwachtingen die tegenover De Lijn worden geformuleerd, graag wat vaste grond hadden in de discussie. Het is juist dat er een politieke beslissing werd genomen in 1995, toen de socialisten de verantwoordelijkheid opnamen voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, en dat die lijn consequent wordt doorgetrokken door de huidige regering. Een koerswijziging werd toen doorgevoerd. In het begin van de jaren negentig was er het eerste verkeers- en vervoersplan en werden de doelstellingen aldus geformuleerd: er werd gezegd dat we ervoor moesten zorgen dat onze centra bereikbaar zijn en dat de verkeersveiligheid serieus verhoogd kon worden. Het openbaar vervoer was een middel om die doelstellingen te realiseren.

De doelstelling is – en mevrouw Lieten heeft er daarnet nog een voorbeeld van gegeven toen het ging over het Neptunusplan –, meer en beter openbaar vervoer en meer bepaald meer reizigers. Dat werd daarnet letterlijk gezegd. Het gaat om meer geld voor meer reizigers. In 1999 bedroegen de exploitatiesubsidies aan De Lijn

ongeveer 2 percent van de totaliteit van wat de Vlaamse belastingbetaler aan de Vlaamse Gemeenschap moest geven. Intussen is dit in 2008 opgelopen tot 3,5 percent: 3,5 percent van de middelen waarover Vlaanderen beschikt, gaan dus naar het openbaar vervoer. Het is belangrijk om te weten wat de effecten daarvan zijn. Dat is de vraag. Het gaat zowel om effecten op het vlak van mobiliteitsdoelstellingen als op het vlak van het verhogen van de verkeersveiligheid en zo meer.

Wij hebben daar twijfels over. Ik sluit me aan bij de vragen die gesteld zijn naar een degelijke evaluatie van de totaliteit. We moeten zoeken naar het maatschappelijke rendement van de investeringen die gebeurd zijn. Ik wil dat voornamelijk doen op basis van een aantal elementen die ik vanuit Nederland verneem.

In Nederland heeft men gekeken naar het gratis openbaar vervoer in Vlaanderen, en men heeft er ook een aantal experimenten gedaan. Zo zegt men dat het gratis openbaar vervoer een wapen zou kunnen zijn in de strijd voor mobiliteit. Het adviesbureau XTNT, dat recent 16 projecten doorlichtte, noemt het een weinig effectieve maatregel tegen files. Onderzoeker Gommers zegt: “Je moet je sterk afvragen of de effecten opwegen tegen de kosten.” Het ministerie subsidieert in een aantal regio’s gratis openbaar vervoer voor forenzen, maar het lijkt er sterk op dat dit niet de sleutel is om Nederlanders uit de auto te lokken. Reistijd, de kans op een zitplaats, stiptheid en rittfrequentie vinden reizigers veel belangrijker dan het tarief van het openbaar vervoer, heeft men onlangs gesignaleerd.

Voor heel Nederland wordt ook geëxperimenteerd met gratis openbaar vervoer voor vijftigplussers. Dat heeft tot doel om senioren, zo zegt men, uit het sociale isolement te halen, maar een verband tussen meer reizen en minder eenzaamheid, is niet aangetoond. Dat stelde Verkeer en Waterstaat afgelopen maand zelf op een seminarie over gratis openbaar vervoer.

Jeske Reijs, coördinator openbaar vervoer van Noord-Holland, maakte afgelopen maand op een kennisdag over gratis openbaar vervoer van haar hart geen moordkuil. Ze zei: “Liefst 420.000 keer werd er in 2007 in de gratis bus gestapt, dat is magnifiek, alhoewel bijna al die ritten, 380.000, zouden de ouderen ook hebben gemaakt als ze er wel voor hadden moeten betalen.” Ze stelt ook: “Dit project was eigenlijk een omslachtige manier om mensen die toch al goedkoop reisden, gratis te laten reizen.”

De heer Gommers stelt: “Gemak is belangrijker dan de prijs.” Hij analyseerde in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer zestien projecten en hij constateert dat de bussen vol enthousiaste klanten zitten. Alleen zijn het geen mensen die vroeger op de snelweg in de file stonden: gratis openbaar vervoer trekt vooral

fervente fietsers, voetgangers of reizigers die toch al van de bus of de trein gebruik maakten.

Dit wordt ook bewezen door enkele kleine onderzoeken, maar het is bijzonder moeilijk om de resultaten van die studies vast te krijgen. Het blijkt uit Hasselt en uit een beperkte studie in Leuven.

Mevrouw de minister, in welke mate worden de ervaringen van Nederland door uw ministerie of departement opgevolgd en worden er eventueel lessen uit getrokken?

Ook de Gentse verkeersdeskundige Lauwers stelde onlangs dat het toegenomen gebruik van het openbaar vervoer het gebruik van de auto niet heeft verminderd, hoogstens heeft het de groei ervan wat afgeremd. Het tram- en busgebruik in Vlaanderen is de voorbije tien jaar met ongeveer 75 procent toegenomen. Het gebruik van de trein steeg met 50 procent en dat van de auto met 20 procent. Hij zegt ook dat Vlaanderen de voorbije tien tot vijftien jaar heel sterk heeft ingezet op openbaar vervoer, maar dat het effect marginaal is: “De grenzen aan de mobiliteitsgroei in Vlaanderen zijn al een tijd bereikt.”

Welke evaluaties hebben er in Vlaanderen plaatsgevonden over gratis openbaar vervoer en meer algemeen over de tariefpolitiek van De Lijn?

Wordt er nu eindelijk een externe, objectieve evaluatie gepland?

Wat is het effect van gratis openbaar vervoer op de bezettingsgraad tijdens de piekuren?

Ik wil eindigen met een bemerking. De mensen betalen het toch, het geld komt niet van een boom die ergens op het Martelaarsplein staat. Ze betalen ofwel als belastingbetaler ofwel als reiziger. Ik weet dat uw voorganger, toenmalig minister Stevaert, graag koketteerde met Cuba en daar is het openbaar vervoer inderdaad helemaal gratis. Nu wordt 16 percent van de totaliteit van de uitgaven gedekt met eigen inkomsten.

Tien jaar geleden was het nog anders: 34 percent van de uitgaven werd betaald door de reizigers, 66 percent door de belastingbetaler. Nu betaalt de belastingbetaler 84 percent van het dure prijskaartje en de reiziger 16 percent.

Als dat de politieke optie is, dan nemen we daar akte van. Maar dan wensen we wel te weten – op een rustige manier – welke de mobiliteitseffecten zijn en in welke mate die enorme investering, die nergens in Europa zijn gelijke heeft, een effect heeft op het gedrag van de autobestuurder, van de fietser en de voetganger. In welke mate heeft dit beleid geleid tot gunstigere milieueffecten? De ideale mobiliteit is niet ‘meer en betere mobiliteit’ zoals u tot op vandaag blijft zeggen,

maar de ideale mobiliteit is 'nabijheid': mensen die dicht bij hun werk wonen. In welke mate heeft deze inspanning Vlaanderen iets meer behoed voor het verkeersinfarct dat er dreigt aan te komen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wil me aansluiten bij de vorige vraagstellers.

Volgens mij zijn er drie bedreigingen voor het openbaar vervoer. De eerste is de dalende kostendekking. Dit is een slechte ontwikkeling. Als de Financieringswet wordt herzien in het kader van de regionalisering en Vlaanderen meer verantwoordelijkheden zal krijgen op het gebied van fiscaliteit, dan krijgen we een andere verhouding. De vraag is natuurlijk hoe je de kostendekking berekent. Bereken je de kostendekking alleen bij de exploitatiesubsidies ten opzichte van de ontvangsten of tel je er al de rest bij, alles wat de gemeenschap in het openbaar vervoer financiert? Dan gaat het niet de goede richting uit, ook niet als je het vergelijkt met Wallonië of Brussel. Brussel heeft een kostendekking die heel wat hoger ligt.

De tweede bedreiging heeft alles te maken met de prijszetting in het openbaar vervoer. Een van uw voorgangers vond een indexaanpassing van zelfs de meest elementaire prijzen die werden aangerekend, onbespreekbaar. U hebt dit gelukkig doorbroken door te zeggen dat er een jaarlijkse aanpassing van de prijzen komt. Het heeft ons heel veel overtuigingskracht gekost. Het schijnt heel vies te zijn, alhoewel alle marktonderzoeken aantonen dat de prijs ondergeschikt is bij het gebruik van het openbaar vervoer. Wat voor een reiziger veel belangrijker is, is een hogere frequentie.

Dankzij mijn goede relatie met mevrouw De Ridder heb ik kennis gemaakt met de evaluatie van de projecten basismobiliteit. Dat is de derde bedreiging. U hebt een aantal lijsten ter beschikking gesteld waarbij ik zie dat er op sommige bussen in Hasselt zeer weinig reizigers zitten. Ik ben daarover heel verwonderd. Een van uw voorgangers had een mopje: het ziekenhuisverblijf in Hasselt was korter sinds de invoering van het gratis vervoer. Waarom? Als de man van een ouder echtpaar in het ziekenhuis ligt en zijn vrouw kan elke dag via het gratis vervoer naar het ziekenhuis komen, dan wordt de man liever vroeger ontslagen.

Ik ben het eens met de heer Sauwens wanneer hij zegt dat er een verschuiving is gebeurd die niet moest gebeuren: de fietser heeft zijn fiets laten staan, de voetganger heeft zijn schoenen laten staan, men is overgestapt op het openbaar vervoer. Dat is geen goede ontwikkeling.

Ik heb begrepen dat we eindelijk een uitgebreid rapport zullen krijgen over de evaluatie van de basismobiliteit.

Ik durf het bijna niet te zeggen, maar ik nodig u uit om 's morgens eens aan het centraal station het stadsnet Tongeren te komen bekijken. Men heeft twee mensen moeten inhuren om alle reizigers op de stadsbussen te duwen. Er zit dus twee man en een paardenkop op. Als ik op zondagmorgen om 9 uur naar de Voerstreek rijd, dan kom ik twee lege bussen tegen, waar trouwens nog altijd Voeren-Fourons op staat. U had me beloofd om dat te wijzigen. Ik heb u weer een mail gestuurd. Na lang aandringen zal het misschien toch ooit lukken.

Ik vraag om eens een objectieve evaluatie te doen van de basismobiliteit, want als er moet worden bespaard, dan moeten er andere katten worden gegeseld. Ik zou graag eens een goede oplijsting krijgen.

Ik verwijs nog eens naar de benchmarking die enkele jaren geleden in opdracht van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat is gedaan. Ik ben de naam van de auteur even kwijt, maar hij kwam tot de conclusie dat de toepassing van de basismobiliteit met een kostendekking van 40 percent in Nederland in bijna 90 percent van de gevallen gebeurt.

Als u de toekomst van het openbaar vervoer wilt garanderen, dan moeten deze dreigingen worden weggenomen. Ik denk dat het onbespreekbare wel bespreekbaar moet worden gesteld.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wil me graag aansluiten.

De heer Sauwens heeft terecht opgemerkt dat er inzake het beleid en de investeringen in het openbaar vervoer, inderdaad de laatste jaren een koerswijziging is geweest. Die is verklaarbaar door twee belangrijke beslissingen van de vorige Vlaamse Regering. Enerzijds is dat het decreet op de basismobiliteit, dat een antwoord wou bieden op vervoersarmoede in Vlaanderen. Anderzijds is er het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen, het belangrijkste referentiepunt van de mobiliteitspolitiek van deze Vlaamse Regering waarin modal shift heel duidelijk als een zeer ambitieuze doelstelling naar voren werd gebracht. Er staat: "Tijdens de avondspits moet in 2010 het aandeel van de wagen gedaald zijn met 8 percent en dat van het openbaar vervoer gestegen zijn met 4 percent."

Jammer dat de collega's vorige week niet aanwezig konden zijn bij de evaluatie van dat ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen. Twee uur lang hebben we een mooie presentatie gekregen van de heer Yvan Verbakel over de resultaten van de Studiedienst van de Vlaamse Regering inzake modal shift. Het aandeel van de wagen is in het aantal afgelegde kilometer per

persoon tussen 1998 en 2006 gedaald van 84 percent naar 81 percent, dat van de bus gestegen van 10 percent naar 12 percent en dat van de trein gestegen van 6 percent naar 7 percent. In de Europese Unie is het aandeel van de wagens gestegen van 82 naar 84 percent, van de bus gedaald van 11 percent naar 9 percent en van de trein is het gelijk gebleven op 7 percent.

Betekent dat dat we hier de grote trendbreuk hebben gerealiseerd? Volgens mij niet. Het is een frustratie dat we economische groei niet kunnen ontkoppelen van mobiliteitsgroei. De beste mobiliteit is nabijheid, maar dat hebben we helaas nog niet kunnen realiseren.

We hebben wel een kleine trendbreuk gerealiseerd, die alleszins anders is dan het Europese gemiddelde. In Vlaanderen neemt het aandeel van de wagen af, maar veel te weinig. Het aandeel van het openbaar vervoer neemt toe, maar ook veel te weinig.

Het zou mij ook interesseren om te weten hoe het komt dat wij het toch iets beter doen dan het Europese gemiddelde. Ik zou ook graag willen weten hoe onze burens het doen en welke factoren er aan de basis liggen van die positieve trend die we toch aan het inzetten zijn. Hoe kunnen we die verder verbeteren? Ik sluit me aan bij de vraag naar een evaluatie van ons mobiliteitsbeleid, liefst in internationaal perspectief.

Ik wil me niet blind staren op het tarievenbeleid. Ik denk dat er niemand beweert dat als de prijs maar laag genoeg is, de mensen dan wel kiezen voor het openbaar vervoer en hun wagen spontaan zullen laten staan. Toch is het een element. Twee weken geleden was er in het Vlaams Parlement een burgerconventie, georganiseerd door het viWTA. Er waren 250 aanwezigen die zich een hele dag hebben gebogen over het thema 'Auto en gezondheid'. Men verwacht toch wel duidelijk maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en het privévervoer via de wagen minder aantrekkelijk te maken. Een van de elementen die daarin een rol moeten spelen, is de prijs. Voor een deel hangt de keuze voor het gebruik van het openbaar vervoer daarvan af, maar ook van een correcte prijs voor het privévervoer per wagen moeten we werk maken. Die twee kunnen we niet los van elkaar zien.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer Vandenbroucke, u wilt blijkbaar met een aantal positieve cijfers aantonen dat het openbaar vervoer nog steeds vooruitgang boekt. We hebben in het verleden ook minder positieve cijfers gezien. Gelet op de grote investeringen, behalen we eigenlijk niet de doelstellingen die we moeten behalen.

Ik heb bij het debat over het Pegasusplan al gezegd dat een massa geld wordt geïnvesteerd in de verdere

vertraming, maar er komt geen kilometer bijkomend openbaar vervoer bij. Ik denk dat dat een groot probleem is. Men wil de buslijnen vervangen door trams, men steekt daar miljarden euro's in en uiteindelijk krijgt men geen bijkomende kilometer openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, ik zou graag eens het decreet Basismobiliteit opnieuw overlopen. U lacht altijd en antwoordt nooit op mijn vragen en u negeert de debatten over het decreet basismobiliteit. De heer Denys was indertijd heel gematigd tijdens het debat over het tot stand komen van het decreet Basismobiliteit. Hij zei dat we meer aandacht moeten besteden aan het woonwerkverkeer. Dat gebeurt eigenlijk nog altijd onvoldoende. Ik denk dat we meer geld zouden kunnen steken in woonwerkverkeer en dan zullen we effectief resultaten op het terrein zien, in plaats van verder geld te steken in verdere vertraming en geen kilometer bijkomend openbaar vervoer te creëren.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal uiteraard de vragen beantwoorden, maar er zijn toch een paar dingen die ik vooraf even wil zeggen. Ik dacht dat deze commissie me toch uitdrukkelijk had gevraagd om een uitgebreid rapport te maken over de evaluatie van basismobiliteit, ook gelinkt, in globo, aan de evolutie van de cijfers van De Lijn, onder meer de kostendekkingsgraad, ook opgesplitst naar de verschillende soorten vervoer die we aanbieden met De Lijn. We zijn daar volop mee bezig. Ik heb gezegd dat dat er tegen het einde van de maand zal liggen. Ik snap eigenlijk niet waarom dit debat er nu komt, terwijl de cijfers er allemaal aankomen, zoals afgesproken met deze commissie. Ik zal er netjes op antwoorden, maar een aantal antwoorden zijn in volle voorbereiding voor het globale evaluatierapport dat ik met jullie enige tijd geleden heb afgesproken.

Mijnheer Vandenbroucke, u hebt er ook naar verwezen dat we hier vorige week twee uur hebben gedebatteerd over de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin ook de modalsplitcijfers staan. Mevrouw De Ridder, die modalsplitcijfers zijn trouwens helemaal anders dan de modalsplitcijfers die u in de kranten zet. Het gaat helemaal niet over 6 percent, maar over 19 percent, waarvan 7 percent met de trein en 12 percent met de autobus en de autocar.

Sinds 1995 is er een evolutie van 16 naar 19 percent. Ik sluit me aan bij wat de heer Vandenbroucke daarover heeft gezegd. Ik heb vorige week ook gezegd dat ik daar niet euforisch over ben. Ik vind dat niet de grote trendbreuk die we gerealiseerd hebben, maar we hebben wel een evolutie doorgemaakt wat dat betreft. Ik ben uiteraard bereid om daarop terug te komen in het kader van het globale rapport over basismobiliteit.

Ik heb de voorbije jaren wel een beleid uitgestippeld dat, in het kader van netmanagement, heel erg gericht is op woon-werkverkeer, mevrouw Van den Eynde. Ik kon begrijpen dat ik in het begin van deze legislatuur moest opboksen tegen het discours en het imago van mijn voorganger, met alle voor- en nadelen van dien. *(Opmerkingen van de heer Johan Sauwens)*

Met alle voor- en nadelen van dien. Zijn zeer voluntaristische en flamboyante stijl als mobiliteitsminister. Hij heeft daarmee het openbaar vervoer ook heel hoog op de politieke agenda gezet. *(Opmerkingen)*

Nee, ik bedoel niet Gilbert Bossuyt maar Steve Stevaert.

Toen begreep ik dat. Vandaag – na vier jaar beleid, dat voor een deel daarop voortbouwde, maar voor een deel ook een aantal andere accenten heeft gelegd – vind ik het soms een beetje een achterhaalde discussie.

Als u kijkt naar de investeringen die ik gedaan heb met netmanagement, zult u merken dat die vooral geënt zijn op woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en op aspecten die de verkeersveiligheid verbeteren, met name investeringen die ook te maken hebben met het verbeteren van het nachtnet en het nachtvervoer. Dat wil niet zeggen dat ik het decreet Basismobiliteit niet verder heb uitgevoerd, maar de voorbije twee jaar hadden vooral te maken met netmanagement.

Idem dito wat betreft de tarieven. Ik ben daar duidelijk in geweest, want ik vind dat we daar een open discussie over moeten hebben. Ik heb – en ik heb daaromtrent ook geen signalen vanuit de Vlaamse Regering gekregen – het beleid van mijn voorganger wat betreft het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers niet teruggedraaid. Dat is ook niet mijn intentie. Alle andere aspecten die te maken hebben met gratis openbaar vervoer in Vlaanderen, zijn derdebetalerssystemen. Die hebben te maken met de politieke prioriteiten die lokale besturen leggen, en niet de Vlaamse Regering.

Ook de discussie over het tellen van het aantal reizigers hebben we hier al veel gevoerd, vooral met de heer Sauwens. Moeten we hier nu nog eens op terugkomen? Ik heb die antwoorden allemaal al ettelijke keren gegeven, maar ik zal ze nog eens geven.

De manier waarop geteld wordt bij De Lijn, ligt vast via de beheersovereenkomst, die in de vorige legislatuur is afgesproken en geldt voor de periode 2003-2009. De Lijn doet was is afgesproken met de Vlaamse Regering, ondertekend door mijn onmiddellijke voorganger, minister Bossuyt, en toenmalig minister-president Somers.

In de bepaling van het aantal reizigers wordt gebruik gemaakt van twee methodes: het tellen van het aantal reizigers via de ontwaardingen en het tellen van het

aantal abonnementen en het op basis daarvan berekenen van het aantal reizigers aan de hand van een geraamd aantal reizen per abonnement. Voor de belangrijkste abonnementen gebruikt De Lijn bij haar berekening 52 reizen per maand voor het streekvervoer en 90 reizigers per maand in het stadsvervoer. Dat betekent dat we voor het streekvervoer uitgaan van een gebruik van circa 1,7 keer per kalenderdag en voor de stad van circa 3 keer per dag.

Belangrijk hierbij is dat de abonnementen van De Lijn netabonnementen zijn, die zowel tijdens de week als het weekend kunnen worden gebruikt over heel Vlaanderen en dus niet, bijvoorbeeld, alleen op schooldagen en op het tracé van thuis naar school en terug. Dat is uniek. Andere vervoersmaatschappijen hebben dergelijke abonnementen niet. Dat maakt het dus ook niet onmiddellijk mogelijk om te vergelijken met andere vervoersmaatschappijen in België of bijvoorbeeld Nederland.

De gebruikte forfaits werden in 2003 via een uitgebreid marktonderzoek bevestigd. Ik vermoed dat dat studiewerk ook ter beschikking gesteld kan worden aan de parlementsleden.

Ik heb in de discussies die we daarvoor hebben gehad ook nooit beweerd dat met die telmethodes de absolute aantallen nauwkeurig zijn. Ik heb altijd toegegeven dat het forfaits zijn die berekend worden. Het enige dat we daarmee kunnen doen, is de trend vaststellen. Die trend wordt ook bevestigd door het aantal verkochte abonnementen, dat in diezelfde periode verdrievoudigde.

Volstreekte zekerheid zullen we pas hebben als de smartcard in dienst wordt genomen. Volgens de huidige planning moet die bij De Lijn in 2010 voor het eerst in gebruik kunnen worden genomen. We zijn er volop mee bezig. De discussie over het in gebruik nemen van de smartcard voor heel België, en dus ook over de interoperabiliteit tussen de verschillende vervoersmaatschappijen, werd al aangekaart.

Wat betreft de doorgevoerde bijstellingen, wil ik nogmaals benadrukken dat sinds 2005 De Lijn het hele aanbod in het kader van de basismobiliteit – ook de al eerder geëvalueerde projecten – opnieuw heeft gescreend op effectiviteit en efficiëntie, op basis van een uit tien punten bestaande checklist met mogelijkheden tot efficiëntieverbetering. Ik wil ook benadrukken dat het aanbod van De Lijn, zowel de projecten als in elk gebied afzonderlijk, wordt geëvalueerd. Dat gebeurt niet alleen intern, door De Lijn zelf, maar ook door de provinciale openbaarvervoercommissies, waarin ook diverse administraties en de lokale besturen zetelen en waarbij een van De Lijn onafhankelijke externe auditor, aangeduid door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, over elk van de projecten en gebiedsevaluaties een oordeel geeft. Ook de Bond van Trein- Tram- en Busgebruikers adviseert in deze evaluatieprocedure.

In het kader van de basismobiliteit is tussen De Lijn en de voogdijoverheid afgesproken dat projecten 1 jaar en 2 jaar na hun invoering worden geëvalueerd. In die evaluatie wordt, als het over reguliere lijnen gaat, het gemiddelde aantal reizigers per rit bekeken. Als het over vraagafhankelijk vervoer gaat, wordt het aantal theoretisch geplande ritten vergeleken met het aantal dat daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Ik heb het dan over de belbussen. Wanneer op reguliere lijnen de gemiddelde bezettingsgraad onder acht reizigers per rit uitkomt, moet worden bijgestuurd en worden onderzocht hoe het aantal kan worden verhoogd en een efficiëntere uitvoering kan worden georganiseerd. Voor de belbussen moet het uitvoeringspercentage minstens 50 percent bedragen; zo niet moet worden bijgestuurd. Dat kan door te onderzoeken of het cijfer kan worden opgetrokken, of de dienstregeling kan worden ingekrompen dan wel of bijvoorbeeld belbusgebieden kunnen worden samengevoegd.

In de periode 2005-2006 zijn effectief een aantal projecten basismobiliteit op basis van deze evaluaties bijgestuurd en gesaneerd. Zo werd in 2005 in het belbusaanbod van het Hageland gesaneerd: waar eerst drie belbussen reden, werd hetzelfde gebied na de herstructurering met twee belbussen bediend. Ook het aantal stads- en belbussen in Diest is verminderd: waar eerst acht bussen reden, werd hetzelfde gebied na de herstructurering door zes bussen bediend. Ook tijdens het weekend werd in bepaalde regio's het aantal belbussen verminderd. In Limburg werden belbussen vervangen door beltaxi's. Zoals aangekondigd, zal ik deze commissie eind juni een uitgebreid rapport bezorgen over de evaluatie van de basismobiliteit, met inbegrip van alle bijstellingen aan de projecten.

De tienpuntenchecklist werd bovendien van meet af aan ook gebruikt voor de vormgeving van de laatste reeks nieuwe projecten basismobiliteit die in 2006 en begin 2007 werden opgestart. Nieuwe evaluaties in 2007 en 2008 zijn op hun beurt aanleiding tot bijkomend efficiëntieonderzoek en aanpassingen aan het aanbod. Overigens is de basismobiliteit gerealiseerd met een budget dat meer dan 10 procent lager is dan wat oorspronkelijk was voorzien. In de beheersovereenkomst 2003-2009 werd voorgesteld dat de regering tegen 2006 jaarlijks een bedrag van 139,8 miljoen euro zou ter beschikking stellen voor de realisatie van de basismobiliteit. Uiteindelijk heb ik 15 miljoen euro minder ter beschikking gesteld van De Lijn, hoewel de maatschappij het decreet toch moet uitvoeren.

Het is allemaal niet geweldig, maar het is wel zo: mijn ervaring zegt me dat initiatieven inzake mobiliteit en openbare werken doorgaans veel meer kosten dan initieel is voorzien. Nu evenveel realiseren met minder beslissingen is in dat licht toch belangrijk. De Lijn heeft in die omstandigheden het decreet Basismobiliteit voor meer dan 90 percent uitgevoerd. Daarmee wil ik niet zeggen dat we niet voorturend moeten evalueren en moeten bijsturen als er op bepaalde lijnen onvoldoende reizigers worden bereikt.

Mijnheer Peumans, ik heb uw vraag om een bepaalde bus af te schaffen, aan De Lijn bezorgd. Ik zal nog eens vragen hoe het daarmee zit. Het gaat over die bus waarover u voortdurend zegt dat er te weinig volk opzit.

De heer Jan Peumans: Ik zou graag de cijfers zien: hoeveel mensen zitten er per rit op? Weet u hoe men dat gemiddelde berekent? Langs die lijn ligt een provinciale school, en daar lopen veel kinderen van Riemst school. Als men al die scholieren meetelt, en het totale aantal deelt door het totale aantal ritten, dan haalt men een gemiddelde van meer dan acht reizigers per rit. U bent het toch met mij eens dat we geen lucht moeten vervoeren? Waarom zou u in die gevallen niet met taxi's of zo werken? We moeten het geld beter besteden, bijvoorbeeld voor de Vlaamse Ruit. Als u een aantal andere stadsnetten bestudeert, dan merkt u dat men niemand vervoert. Antwerpen is een heel ander verhaal, maar in Limburg zijn scholieren goed voor 70 percent van de reizigers. Als men die verrekent, dan krijgt men natuurlijk een mooi cijfer. Het komt er evenwel op aan de middelen aan te wenden voor die plaatsen waar de nood het hoogst is.

Minister Kathleen Van Brempt: Tenzij men ook bussen afschaft voor die scholieren, vraag ik me af of men veel kan besparen.

De heer Jan Peumans: Ik heb niet gezegd dat men bussen voor die scholieren moet afschaffen.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat weet ik. Ik zeg gewoon dit: tenzij men bussen afschaft voor die scholieren, vraag ik me af of men veel kan besparen. U kunt van mij niet verwachten dat ik van alle lijnen weet hoeveel volk er op de bussen zit. Er is met De Lijn heel duidelijk afgesproken hoe er moet worden geëvalueerd: we hanteren de norm van acht en de checklist met tien punten die hier in 2005 is voorgesteld. De Lijn voert die evaluatieopdracht rigoureus uit. In elk geval komen we daar nog op terug als eind juni een globaal rapport over de evaluatie van de basismobiliteit wordt besproken.

Er is gevraagd of ik bereid ben om een externe doorlichting van De Lijn te organiseren. Ik las in de krant dat ik op ATV zou hebben beloofd om dat te doen. Ik heb geleerd om op dat soort van berichten niet meer te reageren.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb dat artikel niet geschreven.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb op ATV gezegd dat vandaag De Lijn al aan veel externe evaluaties is onderworpen. Ik zal alle evaluaties en controlemaatregelen eens opsommen. In de raad van bestuur van De Lijn zetelen twee commissarissen van de Vlaamse Regering: een namens de minister bevoegd voor mobiliteit en een namens de minister van Begroting. Zij

controleren alle beslissingen van de raad van bestuur van De Lijn. De Lijn valt onder het bevoegdheidsgebied van de Inspectie van Financiën. Het Rekenhof fungeert eveneens als controle-instantie, die bovendien al diverse thema-audits bij De Lijn heeft uitgevoerd. De Lijn heeft een eigen Interne Audit die rapporteert aan het audit-comité van de raad van bestuur. Die valt bovendien, volgens het in de regering afgesproken 'holdingmodel', binnen het taakgebied van de Interne Audit van de Vlaamse administratie.

De algemene vergadering van De Lijn stelt een college van commissarissen aan dat jaarlijks rapporteert, onder meer over de jaarrekening, en waarvan het verslag ook telkens in het jaarverslag wordt gepubliceerd. Jaarlijks vindt een evaluatie plaats van de uitvoering van de beheersovereenkomst. Jaarlijks stelt De Lijn een hele reeks gegevens ter beschikking, in uitvoering van een besluit van de Vlaamse Regering. Het aanbod van De Lijn wordt geëvalueerd in de openbaarvervoercommissie's (OVC's). Ik stel voor dat we op basis van de evaluatie van de basismobiliteit, die tegen het eind van de maand zal klaar zijn, beslissen of een bijkomende evaluatie nodig zal zijn. In dat geval zou ik het willen hebben over een evaluatie van het openbaarvervoeraanbod in Vlaanderen. In elk geval heb ik op ATV niet beweerd dat een dergelijke evaluatie nodig zou zijn.

Ik bekijk nog even de bijkomende vragen van de heer Sauwens. Zoals ik daarnet al zei, is het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers een beleids optie die de vorige regering heeft genomen, maar die ook door deze Vlaamse Regering consequent wordt ondersteund. Die beleids optie is niet in eerste instantie vanuit Mobiliteit genomen, maar vanuit een sociale bekommernis. De andere 'gratis' gebruikers zijn beslissingen van de lokale besturen. Ik vind dat elk lokaal bestuur zijn eigen politieke afwegingen moet maken en beslissen of het dit beleid voortzet. Uiteraard volgt De Lijn de ontwikkelingen in zowel binnen- als buitenland voor wat betreft het openbaarvervoerbeleid en de uitvoering daarvan. Er vallen uiteraard lessen te trekken, vooral als de studies vergelijkbaar zijn met de Vlaamse situatie, onder meer als het erop aankomt de ruimere opvatting die er zou zijn omtrent de strikte mobiliteitseffecten maar ook de sociale effecten uiteraard.

De invoering van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers is gefaseerd tussen januari en oktober 2000. Het werd geëvalueerd via een interne opvolging en een enquête bij de gebruikers in 2001. De evaluaties waren positief. 29 percent van de respondenten gaf aan nu verplaatsingen te maken die ze vroeger niet maakten. De invoering van de 65+-kaarten gaf aan een belangrijke groep van 65-plussers de kans om zich te verplaatsen.

Een bijkomende evaluatie van het derdebetalersysteem – reizigers die geen persoonlijke bijdrage leveren – is door De Lijn niet gepland. Dat is een politieke afweging

voor de lokale besturen. De Lijn wordt voor dat gratis beleid gecompenseerd door de lokale besturen.

Intern onderzoek naar het effect wat betreft de bezettingsgraad geeft volgende resultaten. De meeste 65-plussers reizen vooral op weekdays, iets minder op zaterdag en duidelijk minder op zondag. Ze gebruiken De Lijn in eerste instantie tijdens de daluren, met als absolute piek tussen 1 en 2 uur 's middags. Een andere piek ligt tussen 9 en 10 uur en nog een tussen 3 en 4 uur. Een kwart reist ook tijdens de avondspits. Hoewel in de avondspits het aantal 65-plussers substantieel is, wordt dat door De Lijn niet structureel als problematisch ervaren. Daarvan getuigen de gegevens uit de permanente opvolging van de bezetting in alle entiteiten van De Lijn. Wel kan het reisgedrag van de 65-plussers de capaciteitsproblemen versterken op lijnen die daar al bijzonder gevoelig voor zijn. Zo is er op dit ogenblik zowel op basis van interne meldingen als op basis van klantentevredenheidsmetingen sprake van ernstige structurele overbezetting op 44 lijnen over heel Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Sauwens, ik zou het niet aandurven om u incorrect te vermelden. Ik heb me gebaseerd op rapporten en studies van de K.U.Leuven over verplaatsingsgedrag. Had ik geweten dat de informatie bij u beschikbaar was, had ik mezelf heel wat werk kunnen besparen.

Mijnheer Vandenbroucke, ik heb ook de cijfers van de Studiedienst van de Vlaamse Regering bij. Inderdaad, voor het Vlaamse Gewest is sedert 1995 het aandeel van personenwagens van 83,8 percent naar 81,1 percent gedaald. Dat is een kleine afname. Het busgebruik is sedert 1995 gestegen van 10,5 naar 11,5 percent in 2006. Het is een verbetering, maar voor ons is dat niet goed genoeg. Dat is niet de meest efficiënte manier van werken.

Mevrouw de minister, u zegt dat we al gediscussieerd hebben over het rapport basismobiliteit en dat we een gedachtewisseling hebben gehad. Voor alle duidelijkheid: daar gaat het mij niet om. Het gaat om veel meer dan dat. Het gaat niet om de zoveelste interne rapportage over basismobiliteit. Het gaat om een externe evaluatie van het volledige mobiliteitsbeleid. Mevrouw Moerman deed hetzelfde voor het innovatiebeleid. Ze deed zowel interne als externe onderzoeken. Ze heeft een groep van experts gevraagd om de innovatietools door te lichten en na te gaan waar ze beter op elkaar kunnen worden afgestemd en om onze positie op internationaal vlak te onderzoeken. Dat leidde tot een zeer positief rapport met kritische opmerkingen. Ik ben ervan overtuigd dat de huidige minister daar een verbetering van het instrumentarium mee tot stand kan brengen.

Het kan gezond zijn een externe groep een blik te laten werpen op het beleid. Het kan niet gezond zijn dat een

instantie altijd zichzelf evalueert. Men zit er met de neus te dicht op. Ik heb het niet over een openbaarvervoercommissie of een regeringscommissaris, maar wel over een externe expertengroep, samengesteld in overleg met de verschillende kabinetten. Het is niet de bedoeling de middelen te verlagen of het mobiliteitsbeleid onderuit te halen, maar te zoeken naar kansen om te optimaliseren.

Ik ben het met u eens, VVM De Lijn doet wat is afgesproken en goedgekeurd in 2003-2004: de beheersovereenkomst, het decreet Basismobiliteit en het regeerakkoord. Het kan geen kwaad om na zo veel jaar een evaluatie te vragen. De beheersovereenkomst loopt bijna ten einde. De legislatuur zit er bijna op. U hebt een interne studie laten uitvoeren naar de correctheid van de toerekeningscijfers in 2003. Dat was een spontaneresponderzoek onder de geabonneerde Lijngebruikers. Dat is natuurlijk nog iets anders dan een aselechte steekproef naar leeftijd, beroeps categorie en dergelijke. Ik noem dat niet echt een steekproef die uitsluitsel geeft over de correctheid van de toerekeningscijfers.

Uit de stijging van de abonnementen kan men volgens mij niet afleiden dat de cijfers correct zijn. Van de 326.000 abonnementen zijn er momenteel 194.000 die de volle prijs betalen. Dat is nog iets meer dan de helft. Als men de volledige prijs betaalt, probeert men daar het nodige aantal ritten uit te halen. Als men 10 jaar geleden een abonnement kocht aan volle pot, lette men erop om het aantal ritten te halen dat met die prijs overeenkwam, en anders nam men een rittenkaart. Als men nu een abonnement krijgt via de lokale overheid, de werkgever of het derdebetalersysteem, wordt deze berekening minder prangend. Er zijn mensen die het gratis abonnement echt niet weigeren, zelfs al gebruiken ze het 5 keer per maand of per jaar. Daar durf ik geen getallen op te plakken, maar voor een groot deel van de gratis abonnementen kan men geen 3 ritten per dag of 90 per maand tellen.

Ik wil u er nog attent op maken dat de interne evaluatie voor ons niet volstaat. Op federaal niveau is een voorstel van resolutie goedgekeurd om de aanwending van de NMBS-middelen door het Rekenhof te laten doorlichten. Die resolutie werd ook door sp.a goedgekeurd. Dat is precies wat ik bedoel: een doorlichting van de efficiëntie van de aanwending van de middelen.

U vermeldde dat het aantal belbussen op één lijn van 3 naar 2 is gegaan en van 8 naar 6 op een andere lijn. Dat is niet voldoende. Wij horen ook andere verhalen. Enerzijds vertellen chauffeurs van belbussen dat ze in 24 uur tijd geen enkele rit moeten afleggen, anderzijds zit – ik noem een voorbeeld uit mijn regio – de Antwerpse tramlijn 3 overvol en moeten reizigers in de spits trams laten passeren omdat er geen plaats meer is. Zowel het een als het ander deugt niet. Het aanbod is niet afgestemd op de vraag.

Op het einde van deze zittingsperiode, en nu we stilaan ook het einde naderen van de beheersovereenkomst die

met VVM De Lijn is gesloten en waarover onder meer ook mijn partijgenoten hebben onderhandeld, is het echt niet overdreven aan te dringen op die externe evaluatie van het openbaarvervoerbeleid. Mevrouw de minister, ik blijf ook heel kalm, maar u hebt dat toegezegd op ATV. Ik wil u de opnames bezorgen. Ik weet niet waarom u zo bang bent van die evaluatie. Alles ligt aan een goede omschrijving van een dergelijke opdracht. Het is niet de bedoeling te vragen op korte termijn het hele openbaarvervoerbeleid onderuit te halen. Wel moet worden bekeken op welke knelpunten nog moet worden ingezet en op welke punten het beter kan. Ik begrijp echt niet waarom u nu die bocht maakt. U had dat toegezegd. Ik bevestig nochtans dat de omkadering heel belangrijk is en dat ik bereid ben met u na te denken over de vraag hoe dat het beste wordt omschreven, zodat dit met een open visie een manier is om te komen tot een beter openbaarvervoerbeleid. Dat we dat doen, met een open blik, dat er een evaluatie komt die aangeeft waar het openbaarvervoerbeleid kan worden verbeterd, lijkt me geen overdreven vraag, met het oog op de nieuwe regeerakkoorden die moeten worden gesloten en de nieuwe beheersovereenkomst die zal moeten worden afgesloten.

Mijnheer de voorzitter, namens de meerderheid kondig ik een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik ga zeker niet in herhaling vallen, maar ik wil heel even stilstaan bij het volgende. Mevrouw de minister, ik vraag echt dat u dat eens grondig zou bekijken. De keuze voor een rittenkaart of een abonnement wordt door een louter financiële afweging bepaald. In het begin van de jaren negentig is die berekening gebeurd van 90 en 52 reizigers. Iemand bekeek hoeveel ritten hij per week, per maand en per jaar maakte en besloot dat het voor hem toch interessant was het relatief dure abonnement te nemen. Toen namen mensen zo'n abonnement als ze minstens 40 à 50 ritten per maand maakten. Dat is de realiteit. Pas dan was het financieel interessant.

Vandaag zijn er 402.000 abonnementen in omloop. Daarvan worden er 70.000 gratis ter beschikking gesteld. Dat zijn de Buzzy Pazz vanaf het derde kind, het gratis abonnement voor wie zijn nummerplaat inlevert, de gratis VDAB-Jobpas Beroepsopleiding en het gratis 3W-Extra-abonnement voor de partner. Dan zijn er 79.000 die aan zeer sterk verminderde prijzen worden toegekend, zoals de betalende VDAB-Jobpas Trajectbegeleiding, die tegen 12,5 euro ter beschikking wordt gesteld. Dan zijn er de netabonnementen van 25 euro voor mensen met een bestaansminimum, asielzoekers en jongeren onder begeleiding van de bijzondere jeugdzorg, en is er het WIWG-netabonnement. Nog eens 49.000 worden betaald door derde betalende, zoals gemeenten, die 10 tot 100 procent van de abonnementen van hun inwoners betalen. Samen worden 198.000

abonnements ofwel gratis, ofwel aan zeer sterk verminderde en gesubsidieerde tarieven ter beschikking gesteld.

Mevrouw de minister, deze mensen maken ritten met kaarten die nagenoeg gratis zijn, die bijna goedkoper dan een rittenkaart ter beschikking worden gesteld. Dat zo aanrekenen, is intellectueel niet eerlijk. Het werpt een smet op de ernst waarmee u, als minister in deze Vlaamse Regering, het hele dossier van De Lijn beheert. Ik hoop dat u dat beseft. Het aantal reizigers op zich mag toch geen tool zijn? De realiteit is wat ze is. Nu doet u alsof die abonnements, die destijds 12.000 à 15.000 frank kostten en nu nagenoeg gratis zijn, in dezelfde verhouding worden gebruikt. Wij vragen gewoon heel rustig een externe wetenschappelijke doorlichting van het geheel. De cijfers van de heer Vandembroucke komen immers uit de Vlaamse administratie. Ze zijn intern. De goednieuwsshow moet blijven doorgaan. Die externe studie moet onderzoeken wat de weerslag is van het gevoerde tarievenbeleid op het gebruik van het openbaar vervoer, en meer bepaald op het verplaatsingsgedrag. In welke mate kunnen we het openbaar vervoer echt als een wapen inschakelen in het vervoersprobleem? Dat is een van de basisdoelstellingen, die de heer Peumans daarnet nog heeft vermeld. Ik wil in die zin ook een motie aankondigen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, we kijken vol verlangen uit naar uw evaluatie van de basismobiliteit. Mevrouw De Ridder verwees daarnet naar het onderzoek van 2003. Aansluitend bij wat de heer Sauwens zei, wil ik erop wijzen dat het gaat over een heel andere categorie abonnementsgebruikers dan bij het doorsnee woon-school- en woon-werkverkeer. Dan gaat het inderdaad over de VDAB, over mensen die hun nummerplaat hebben ingeleverd enzovoort. Die zijn dus niet betrokken geweest bij dat onderzoek van 2003. Het lijkt me dat die mensen ook een ander verplaatsingsgedrag hebben. Een streekbewoner als ikzelf heeft natuurlijk een heel ander verplaatsingsprofiel dan een stadbewoner als u. Dat is logisch. Door die nuance zijn er ook andere aannames gehanteerd. Bij mijn weten zijn die nieuwe categorieën van abonnees die erbij zijn gekomen, echter nooit onderzocht om te weten hoeveel verplaatsingen ze doen. Dat geeft natuurlijk wel een enigszins andere invalshoek. Ik weet echter ook niet hoe ze worden geteld en of daar dezelfde aannames voor worden gehanteerd. We kijken echter echt uit naar uw evaluatie van de basismobiliteit.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Nog een paar dingen, maar ik zal er wel alleen in staan. Ik word er alleszins wat moedeloos van. Ik begrijp het grote debat over het tellen van die abonnements niet. Ik begrijp de argumenten van de leden, maar voor mij is dat echt niet het

belangrijke debat waarmee we bezig moeten zijn, het spijt me. Ik voer samen met De Lijn de beheersovereenkomst uit die de vorige regering heeft afgesloten. Toen waren al die dingen ook bekend. Ik heb een andere tarievenpolitiek geïntroduceerd, die met doorstroming en een aantal andere aspecten te maken had. Voor alle duidelijkheid: ik ondersteun de tarievenpolitiek. Anders zou ik ze hebben aangepast. Dan gaat het over de 65-plussers, het verstrekken van een abonnement aan wie zijn nummerplaat inlevert, het derdebetalersysteem enzovoort. Die politiek bestond toen al. Toch heeft de vorige regering afgesproken – en nogmaals, ik heb daar geen probleem mee – dat dat de manier is waarop zou worden geteld.

Als nu het grote debat in dit parlement erop neerkomt dat dat forfait op een andere wijze moet worden toegekend, zodat we allemaal gelukkig zijn... Ik zou dat niet aanraden, want ik dacht dat we hadden afgesproken dat er een smartcard komt en dat we zo echt gaan tellen. Dat is immers interessant willen we echt weten hoeveel mensen dat openbaar vervoer nemen en, vooral, waar die mensen zitten. Nu moeten we ons immers nog steeds behelpen met simulaties, en af en toe tellen we echt. Als we zien dat er problemen zijn, stappen mensen van De Lijn op die bus en zetten ze streepjes om te weten hoeveel mensen erop zitten. Stel dat er wordt afgesproken het forfait te vervangen door een ander forfait, dus om bijvoorbeeld 90 en 52 te vervangen door 70 en 32, dan daalt het aantal reizigers in absolute aantallen en dan hebben we niets veranderd aan de situatie op het terrein. Ik weet niet hoe dat ons gelukkiger zal maken. Het enige wat we weten met die cijfers, is dat we op eenzelfde wijze die forfaits berekenen. Als alles goed gaat, zullen we in 2010 een smartcard hebben en dan zullen we daadwerkelijk beginnen te tellen. Dat is voor mij niet het essentiële debat dat we hier moeten voeren. Ik ben eerlijk gezegd niet van plan om het laatste jaar de forfaits nog te veranderen. Als u absoluut wilt dat er in de volgende beheersovereenkomst die de volgende regering moet afsluiten, nieuwe forfaits staan, dan moet dat maar bekeken worden.

Tenzij mijn collega's in de Vlaamse Regering me vragen om een groots onderzoek op te zetten en te bekijken hoe we forfaits moeten berekenen die we binnenkort niet meer nodig hebben, moet ik toegeven dat ik hier wat moedeloos van word. Dat is niet het belangrijkste debat dat we hier moeten voeren.

Ik stel samen met jullie vast dat het aantal abonnements drastisch is gestegen, zowel de gratis abonnements in het kader van de derdebetalerssystemen als de betalende abonnements.

Wat de externe evaluatie betreft, heb ik daar helemaal geen schrik van. Dat mag er allemaal bij komen, maar dat kost wel heel wat geld. Ik stel nog eens voor om dat

te doen op basis van het rapport basismobiliteit, dat ik tegen het einde van deze maand af zal hebben en in de regering zal bespreken. Er kan beslist worden om een externe evaluatie te houden.

Ik geef alleen het volgende mee en ik zou willen dat het parlement dit erkent. Ik ken weinig openbare instellingen van de Vlaamse overheid die zo vaak extern worden geëvalueerd als De Lijn. Ik zeg niet dat het niet belangrijk is. Elk aanbod dat De Lijn formuleert, wordt door de openbaarvervoercommissie bestudeerd en beoordeeld. De Lijn doet dat zelf niet. De Lijn zit daar wel mee in, maar ook alle andere partners. Ik weet niet of elk programma dat de VRT op antenne brengt, op deze manier wordt geëvalueerd. Dat is zeker niet het geval.

We moeten erkennen dat De Lijn op heel wat vlakken wordt geëvalueerd en sterk wordt gemonitord. Er zijn de regeringscommissarissen, er is de interne audit en er is de openbaarvervoercommissie. Ik ben zeker bereid om nog voort te evalueren.

Ik wil wel op één punt duidelijk zijn. U mag zoveel extern evalueren als u wilt, er moeten politieke debatten worden gevoerd. Ik wil ze met veel plezier hier met u voeren. Ik heb dat al dikwijls benadrukt. Het gaat in essentie om een mobiliteitsverhaal en om een sociaal verhaal. Ik wil bijvoorbeeld een open discussie aangaan over de kostendekkingsgraad van een belbus versus de kostendekkingsgraad van tram 3 in Antwerpen. Er zal een heel groot verschil zijn. Ik wil het debat open voeren. De vraag kan worden gesteld of er in dit land al dan niet belbussen nodig zijn. Er is geen externe evaluatie nodig om te weten dat de kostendekkingsgraad van bijvoorbeeld tram 3 vele malen hoger ligt dan de kostendekkingsgraad van een belbus.

Dat betekent dat men de vraag moet stellen of we in Vlaanderen alleen maar een openbaar vervoer willen dat alleen maar inzet op het grootstedelijke gebied Antwerpen of Gent. Of willen we ook een openbaar vervoer dat inzet op sociale noden? Dat is niet noodzakelijk hetzelfde als filebestrijding. In Limburg helpt de belbus de filebestrijding niet. De bus komt er wel tegemoet aan een bepaalde sociale nood. Dat debat moet politiek worden gevoerd. Ik stel voor om hierop terug te komen bij de cijfers over de basismobiliteit.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik houd het kort. Ik heb tijdens mijn interpellatie zelf al gesteld dat de wereld er niet beter van wordt door een verschil in cijfers aan te tonen. Het is maar een deel van het verhaal, en niet het allerbelangrijkste. Maar als men op het macro-niveau niet kan aantonen wat het exacte aandeel van het openbare vervoer is, dan heb ik mijn twijfels of De Lijn

dat kan op het microniveau en bijvoorbeeld zou weten waar de Vlaming wil dat er openbaar vervoer wordt georganiseerd.

De politieke discussie moet zeker worden gevoerd. Het gaat over veel meer dan over cijfers alleen. Ik begrijp dat u er geen probleem mee hebt dat er een externe evaluatie komt. U wilt eerst de resultaten van de interne evaluatie van de basismobiliteit afwachten. U stelde wel dat een externe evaluatie geld kost, maar ook dat u er geen voorstander van bent. Ik ben verheugd te vernemen dat u bereid bent om erover na te denken.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb vooral gezegd dat een externe evaluatie de politieke discussie niet oplost. Dat moeten we onder elkaar doen. Ik gaf daarom het voorbeeld van de kostendekkingsgraad van een belbus versus de kostendekkingsgraad van tram 3.

Mevrouw Annick De Ridder: Akkoord. Ik geloof in een en-enverhaal. Om een politieke discussie te kunnen voeren, hebben we wel correcte cijfers nodig, wat de bezettingsgraad is en zo meer. Het is toch niet overdreven om na zoveel jaren extern te laten nakijken hoe het openbaar vervoer efficiënter en beter kan worden georganiseerd.

Ik noteer uw scepsis. We zullen proberen een motie hierover op te stellen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik moet uw werkzaamheden niet organiseren maar ik verbaas me een beetje dat dit debat nu plaatsheeft, terwijl ik met u had afgesproken dat er een rapport over basismobiliteit komt. Ik zou eerst met dat rapport willen komen vooraleer er allerlei dingen worden gezegd over een rapport dat er nog moet komen.

De heer Johan Sauwens: U moet respect hebben voor de vraagstelling in het parlement. Dat is de derde keer dat u dat zegt, maar dat maakt geen enkele indruk. Er zijn geen domme momenten, er zijn alleen domme antwoorden. Wij stellen toch de vragen wanneer we dat willen! *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door mevrouw Annick De Ridder en de heer Johan Sauwens werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

