



Vlaams
Parlement

vergadering **C49**
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 november 2014

INHOUD

INTERPELLATIE van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afschaffing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers – 10 (2014-2015)	3
---	---

INTERPELLATIE van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afschaffing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers – 10 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, dames en heren, de persconferentie van de nieuwe Vlaamse Regering met haar regeerakkoord staat me nog zeer scherp voor de geest. Het werd triomfantelijk aangekondigd als een van de concrete maatregelen die de minister-president kon meegeven: de afschaffing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Nogal wat collega's zullen gedacht hebben: eindelijk! Want de afgelopen jaren heeft men verschillende malen getracht om de gepensioneerden te laten betalen voor bus en tram maar met ons in de regering is u dat niet gelukt.

Onder het motto 'gratis bestaat niet' en om extra inkomsten te vinden voor De Lijn hebt u beslist dat ook de gepensioneerde zal moeten betalen voor bus en tram. Het nieuws dat dat misschien wel eens een bedrag zou kunnen zijn van 183 euro, de prijs van een Buzzy Pazz, dat is het tarief vóór de aangekondigde tariefverhogingen, sloeg bij veel ouderen in als een bom, niet het minst bij de Vlaamse Ouderenraad die onmiddellijk reageerde en stelde dat dit bedrag simpelweg een overdreven hoge prijs is.

Ik ben het daar volmondig mee eens, want veel gepensioneerden moeten rondkomen met een beperkt inkomen. Een goede toegankelijke en betaalbare publieke dienstverlening is voor hen essentieel om te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Voor sp.a staat mobiliteit ter zake op dezelfde hoogte als wonen. Zich kunnen verplaatsen, kunnen contact hebben met anderen, is voor ons even essentieel als een dak boven het hoofd hebben.

De statistieken geven aan dat 65-plussers wel degelijk sterk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Ik leid uit de cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen af dat ze ruim dubbel zo vaak het openbaar vervoer gebruiken als hoofdverplaatsingsmiddel als de rest van de bevolking.

U hebt mij in antwoord op een schriftelijke vraag laten weten dat driekwart van de 65-plussers die werden aangeschreven om hun abonnement in te ruilen voor een MOBIB-kaart en daarvoor 5 euro moesten betalen, dat onmiddellijk hebben gedaan. Ik denk dat de grootste ouderenvereniging van Vlaanderen OKRA dan ook zeer terecht in haar memorandum heeft gesteld dat gratis openbaar vervoer voor 65-plussers sterk is ingeburgerd en zeer veel wordt gebruikt, en dat het niet mag worden afgeschaft.

Minister, met een forse tariefverhoging van die grootte treft u net diegenen die het meest afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Wat ik nog cynischer vind, is dat met de aankondiging om ook te knippen in het aanbod – de basismobiliteit zal worden afgeschaft – ook De Lijn heeft enkele maanden geleden al te kennen gegeven dat de besparingsoperatie die men hun wenst op te leggen, sowieso gepaard zal gaan met knippen in het aanbod – u vraagt dus van de gepensioneerden om veel meer te betalen voor veel minder openbaar vervoer. Ik vrees dat het resultaat zal zijn dat zij die een wagen hebben inderdaad meer de wagen zullen gebruiken. Ik zie niet in hoe dat onze mobiliteitsproblemen kan

terugdringen. En voor wie geen alternatief heeft of beperkte middelen, dreigt meer sociaal isolement.

Met andere woorden de afschaffing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers is een maatregel die niets te maken heeft met goed mobiliteitsbeleid, ze is ingegeven door puur ideologische motieven. Ze ondergraaft en miskent volledig de sociale functie van het openbaar vervoer en levert geen enkele bijdrage aan de aanpak van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen.

Minister, kunt u formeel bevestigen dat de 65-plussers voortaan het tarief van de Buzzy Pazz zullen betalen? Wanneer wordt deze beslissing definitief genomen en wordt ze van toepassing? Welke sociale correcties plant u en hoeveel mensen zullen daarvan genieten? Op hoeveel extra inkomsten rekent u door het nemen van deze maatregel?

Op 25 november overlegt u met de Vlaamse Ouderenraad. Hebt u op dat moment nog de mogelijkheid of de bereidheid om een andere beslissing te nemen?

Er zijn nog andere doelgroepen dan de 65-plussers, mensen met een beperking, oorlogsinvaliden en dergelijke, die genieten van gratis openbaar vervoer. Worden zij gevrijwaard van de maatregel?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Dit is een ideologisch strijdpunt voor de oud-strijders van deze commissie. Er zit er eentje naast u, minister. Er zitten er nog verschillende in de zaal. We zouden heel wat herinneringen kunnen ophalen.

De context is natuurlijk veel ruimer dan de tarifiering voor bepaalde doelgroepen zoals de gepensioneerden. Het gaat vooral over het reilen en zeilen en de organisatie van dat openbaar vervoer door middel van onze openbaarvervoersmaatschappij De Lijn.

Het drama van De Lijn is altijd geweest dat De Lijn op het ogenblik dat de Vlaamse begroting geen 27 miljard euro bedroeg, 1 miljard euro kreeg, investeringen inbegrepen, en 830 miljoen euro werkingsdotatie, terwijl slechts 4 procent van het reizigersverkeer in Vlaanderen werd bereikt. Ook de vorige Vlaamse Regering is op een bepaald moment geblokkeerd op de tarifiering. Maar wanneer OKRA, de grootste ouderenvereniging van Vlaanderen, gelinkt aan de Christelijke Mutualiteit, zegt dat een grote groep van de gepensioneerden best in staat is om een busabonnement te betalen – voor de anderen moeten sociale correcties mogelijk zijn –, dan zegt dat veel meer dan welke partijvisie ook. Dan spreekt de universiteit van het leven, het gaat dan niet over mensen die een ideologisch geïnspireerd verhaal afdreunen.

Minister, de uitdaging bestaat erin om De Lijn, die in het verleden nooit slecht bedeed is geweest door de Vlaamse Regering en dat ook in de toekomst nooit zal zijn, tot een aantrekkelijk alternatief te maken voor de Vlaming. De meeste mensen leggen verplaatsingen af die minder dan 10 kilometer bedragen. Waarom zijn er dan zo weinig mensen die eraan denken om dat te doen met De Lijn? Dat is niet omdat die mensen mismeeesterd of van kwade wil zijn, maar het heeft misschien wel met het aanbod te maken. We kennen allemaal het decreet Basismobiliteit. Ik hoor van veel mensen dat er buiten de spitsuren nauwelijks nog busverbindingen zijn vanuit deelgemeenten naar de hoofdgemeente. Wanneer mensen dan zelf busverkeer willen organiseren, bijvoorbeeld voor schoolkinderen, en dan ook bereid zijn om daarvoor te betalen, dan mag dat niet omdat dat ingaat tegen een institutioneel vastgelegd monopolie voor De Lijn.

We moeten de taboes en de ideologische dogma's achterwege laten, kijken naar de universiteit van het leven en zorgen dat het openbaar vervoer voor iedereen die naar school of het werk gaat maar ook voor de andere doelgroepen, een betaalbaar alternatief biedt. Gratis kan misschien interessant zijn, mijnheer Vandenbroucke, om de aandacht te vestigen op een bepaald punt, om een statement te maken, maar op een bepaald moment moet men mensen daarvoor durven laten betalen. Voor wie dat minder goed kan, moeten er sociale correcties mogelijk zijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Keulen, u zegt dat de voorzitter een oud-strijder is. Ze heeft nog geen grijs haar, ik wel, en ik ben nochtans geen oud-strijder van deze commissie.

Ik denk dat ik niets nieuws vertel – ik heb dat ook al een aantal maanden geleden verteld, nog voor de campagne maar ook tijdens de campagne – wanneer ik zeg dat de gratis abonnementen voor 65-plussers niet meer van deze tijd zijn. Ikzelf en mijn partij beschouwen dat als een vorm van omgekeerde herverdeling, wat ik niet zo interessant vind vanuit sociaal oogpunt. We hebben altijd het oorspronkelijke standpunt van de Vlaamse Ouderenraad ingenomen. Zij wilden wel meegaan in dat verhaal, maar gaven wel altijd duidelijk in standpunten en adviezen aan dat er sociale correcties nodig waren. Minister, ik hoop dat u straks enige opheldering verschaft. Wij hebben de vergelijking gemaakt – en ik ben er zeker van dat u dat ook hebt gedaan – met de TEC in Wallonië en de MIVB in Brussel. Bij de MIVB betalen 65-plussers 60 euro, waarbij er sociale correcties mogelijk zijn voor wie een Omnio-statuuut heeft, een leefloon of voor rechthebbenden van een verhoogde tegemoetkoming. Bij de TEC kost een abonnement 36 euro, met dezelfde sociale correcties.

De facto heeft mijn partij altijd het standpunt verdedigd dat het niet kan zijn dat 65-plussers die wel degelijk een abonnement kunnen betalen, geen bijdrage zouden leveren aan een dienst waar zij gebruik van maken. Daarbij hebben we altijd de sociale correcties daarop in acht genomen.

Minister, wij dachten dat u bij de MIVB en de TEC zou gaan kijken om de prijzen af te stemmen op de gerechtvaardigde bedragen van de TEC en de MIVB. Het zou merkwaardig zijn indien Vlaanderen nu vanuit een besparingslogica plots een veel hoger bedrag zou hanteren. Ik pleit er dan ook voor om mee te gaan in de filosofie dat iedereen zijn steentje bijdraagt, met duidelijke sociale correcties. Ook andere vervoersmaatschappijen in dit land doen dat. Ik hoop dat we niet zullen evolueren naar een bedrag van 183 euro. Dan heb ik het gevoel dat er een besparingslogica wordt gehanteerd waarbij we proberen er het maximum uit te halen. De finaliteit moet zijn om zoveel mogelijk mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Ik ben het eens met de heer Keulen dat we dat op een efficiënte manier moeten doen. Op dit moment is er ook schoolvervoer dat gratis is en dat geen deel uitmaakt van die 4 procent. Het cijfer kan wel wat naar omhoog en ligt de facto in de praktijk ook wat hoger dan 4 procent. Ik ben het er wel mee eens dat de maatregelen die we doorvoeren, geen drempel mogen vormen om grote groepen mensen aan te trekken voor het openbaar vervoer.

Mijnheer Keulen, die 10 kilometer is een interessant cijfer. U hebt daar volledig gelijk in. We mogen dit niet volledig isoleren en toespitsen op het openbaar vervoer.

Uit de projecten met betrekking tot een mobiliteitsbudget uit de vorige legislatuur hebben we geleerd dat wie 10 kilometer moet afleggen voor woon-werkverkeer bereid is om ook met de fiets te gaan, zeker met de doorbraak van de elektrische fietsen, als ze daar een mobiliteitsbudget voor krijgen. Er was een proefproject in Leuven dat erg goede resultaten opleverde. Dit is ingebed in een breder verhaal.

We gaan voor een deel mee in de filosofie, maar ik hoop dat het niet plots gaat naar een bedrag van 183 euro, want dat is stevig te veel.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, CD&V heeft het debat over gratis openbaar vervoer altijd mee gevoerd. Voor ons is de gratiscultuur die meer dan tien jaar geleden is ontstaan, niet langer houdbaar. We hebben in de vorige legislatuur een benchmarkstudie besproken waaruit bleek dat onze abonnementen in vergelijking met andere Europese regio's al zeer goedkoop zijn. We willen het regeerakkoord respecteren waarin een heel andere filosofie staat. We passen de beheersovereenkomst met De Lijn aan waardoor ze de tarieven in grotere vrijheid kunnen bepalen. Of we De Lijn die grotere vrijheid nu al willen geven vooraleer de beheersovereenkomst is aangepast, is een technische kwestie. We moeten De Lijn in eerste instantie al een voorzet laten doen. Er komen bedragen in de pers die misschien uit de lucht zijn gegrepen en ik kijk dus uit naar uw antwoord. Het is dan ook moeilijk om nu al te reageren op de bedragen.

Ik heb wel enkele andere bedenkingen die ik wil meegeven. Voor de abonnementen zijn we altijd uitgegaan van een bepaald gebruik per dag. Ik denk dat we ervan uitgingen dat iemand met een abonnement De Lijn een drietal keer per dag gebruikt. Dat is waarschijnlijk een overschatting, maar dat gaat al heel lang mee. Nu bestaat de MOBIB-kaart en zullen we eindelijk over enkele jaren redelijk goed weten wat het werkelijke gebruik is van de abonnementen. Minister, ik heb een schriftelijke vraag van de heer Vandenbroucke gevonden van 9 september 2014 waarin u antwoordt dat de doelstelling behaald is, dat sinds september alle 65-plussers in Vlaanderen de uitnodiging hebben gekregen om hun oude kaart in te ruilen tegen een MOBIB-kaart. Op dat moment had al 75 procent dat ook daadwerkelijk gedaan. U hebt ook geantwoord dat het voertuigenpark van De Lijn voor 100 procent met de apparatuur zou zijn uitgerust tegen eind september 2014.

Hebt u er een idee van hoeveel 65-plussers die al een MOBIB-kaart hebben, er vanaf januari tot juni 2014 daadwerkelijk gebruik van hebben gemaakt op de bus? Dat is relevant. Jongeren met een Buzzy Pazz gebruiken die bijna dagelijks om naar school te gaan. Die wordt dus minstens tien keer per week gebruikt en waarschijnlijk nog veel meer. Ik ben er helemaal niet zo zeker van dat onze senioren met hun pas zoveel keer de bus gebruiken. Ze gaan er eens mee naar het ziekenhuis, iemand mee bezoeken in het bejaardentehuis of ze gaan er wekelijks mee naar de markt, maar ik betwijfel of ze die dagelijks gebruiken. Het is interessant om dat te weten om het tarief te bepalen dat ze in de toekomst zullen moeten betalen. Zijn deze gegevens beschikbaar en houdt De Lijn daarmee rekening?

Heel kleine kinderen van 0 tot 6 jaar reizen gratis omdat ze op de schoot kunnen zitten van de mama of papa. Ik neem aan dat daaraan niets wordt gewijzigd of zijn ook daar plannen? Ik denk dat het bij de NMBS net zo is.

Mevrouw Lies Jans (N-VA): Ik heb dit dossier tijdens de vorige legislatuur ook opgevolgd, en dat heeft steeds geleid tot zware discussies. Het gaat niet om een 'fetisj' en 'symbolen van het socialistisch beleid'. Het gaat erom dat we van De Lijn een performant bedrijf willen maken. We willen kwalitatief aanbod creëren en ervoor zorgen dat elke Vlaming die gebruik wil maken van het openbaar vervoer, dat ook kan. Dat is de essentie.

De invoering van het gratis openbaar vervoer heeft absoluut niet geleid tot een verhoging van het aantal reizigers op bussen en trams. We hebben gezien dat het aandeel van de wagen nog is gestegen, maar niet het aandeel van het openbaar vervoer. Die correlatie is er absoluut niet. We blijven bij het standpunt dat

er een einde moet komen aan het gratisbeleid. Dat staat duidelijk in het regeerakkoord. Dat wil niet zeggen dat we tegen sociale correcties zijn. Mensen die het moeilijk hebben, moeten we helpen. Het openbaar vervoer is zeker een belangrijk element tegen vereenzaming, ook voor ouderen met een laag inkomen.

We hebben enkele weken geleden de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) ontvangen, die zijn mobiliteitsrapport heeft toegelicht. Toen is gesteld dat we moeten zorgen voor een optimalisatie van het aanbod van het openbaar vervoer.

Wat het openbaar vervoer moet optimaliseren, is inderdaad een betere kostendekkingsgraad en tarifiering. De heer Vandenbroucke verwijst naar de TEC en de MIVB. De heer Rzoska deed dat ook. Ik denk dat we niet alleen naar Brussel en het Waalse Gewest moeten kijken, maar ook over de grens. In het verleden is een benchmarking van de prijzen van het openbaar vervoer gebeurd. Vandaag lijkt een actualisering nodig, ook om ervoor te zorgen dat het prijzenbeleid van De Lijn aansluit bij wat in de ons omringende landen en gewesten gebeurt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, er zijn veel vragen gesteld, maar u weet ook dat decretaal is bepaald dat de tarieven voor geregeld vervoer door de raad van bestuur ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering moeten worden voorgelegd. Het is gebruikelijk dat vooraf over die tarieven wordt overlegd tussen de directie van De Lijn en de bevoegde minister, in casu mezelf. Dat overleg loopt nog. Vandaag kan ik dus nog geen uitspraak doen over toekomstige tariefwijzigingen, laat staan dat ik bepaalde cijfers die in de media zijn vermeld, zou kunnen bevestigen of ontkennen. Ergens las ik bijvoorbeeld het bedrag van 183 euro.

Ik kan wel in herinnering brengen dat ons uitgangspunt erin bestaat dat de kostendekkingsgraad van De Lijn moet verhogen. In dat verband kijken we ook naar de beheersing van de uitgaven en naar extra inkomsten. Wat dat laatste betreft, gaat het dan over reclame en bestrijding van zwartrijden en dergelijke. De oefening omvat dus meer dan uitsluitend kijken naar een tariefaanpassing. Tegenover de inspanning die we van de gebruikers vragen, staat ook een inspanning van De Lijn zelf.

De Vlaamse Regering is een voorstander van het behoud van de sociale correcties. Ook de nieuwe tarieven zullen gedifferentieerd en rechtvaardig zijn, maar ook dat maakt deel uit van het lopende overleg. We willen inderdaad extra inkomsten genereren dankzij de aanpassing van de tarieven, als onderdeel van de totale inspanning die De Lijn moet leveren om de kostendekkingsgraad te verhogen. De begroting is op dat punt duidelijk: we gaan ervan uit dat De Lijn meerinkomsten zal realiseren.

Ik heb inderdaad al overlegd met de Vlaamse Ouderenraad; wellicht is dat op 25 oktober gebeurd. Misschien is overlegd met mijn kabinet. Tijdens dat overleg zijn de bezorgdheden toegelicht. Men gaat akkoord om te stellen dat het huidige systeem niet rechtvaardig is. Het is niet sociaal rechtvaardig, want de draagkracht is niet leeftijdsgebonden. Er zijn immers erg kapitaalkrachtige 65-plussers. We delen ook de zorg van de Vlaamse Ouderenraad, die wil dat de sociale correcties blijven bestaan.

De andere vragen sluiten daar enigszins bij aan. We brengen de benchmarking over de tarifiering van andere gewesten en de ons omringende landen inzake het openbaar vervoer in rekening. Voorlopig zijn onze tarieven, op vrijwel alle vlakken, merkkelijk lager. Er waren ook vragen over ReTiBo en MOBIB. Het klopt dat de hardware is uitgerold, maar in wezen zijn het nog steeds 'domme'

apparaten. Ze laten een 'biep' horen wanneer men op de tram of de bus stapt. Ze registreren de toegang, maar niet de individuele gegevens van de gebruikers. Er is nog wat werk aan de software te verrichten vooraleer we in staat zullen zijn om de gegevens waarnaar u vraagt in te zamelen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, uw antwoord verbaast me niet helemaal. Het blinkt uit in vaagheid. In uw beleidsnota stelt u dat de tarieven moeten worden gedifferentieerd en dat het gratis openbaar vervoer moet worden afgeschaft. U diende een begroting in waarin staat dat er 17 miljoen euro extra inkomsten moeten worden gegenereerd, onder meer door tariefaanpassingen. En nu zegt u dat u eigenlijk nog niets kunt zeggen over hoe die tarieven er zullen uitzien omdat het overleg nog loopt. U maakt me niet wijs dat u die begroting uit de losse pols hebt geschud. Ongetwijfeld is die opgesteld op basis van concrete analyses en projecties, met inbegrip van een raming van de consequenties van tariefstijgingen voor bepaalde doelgroepen. Ik neem aan dat volgende week, na de bijeenkomst van de raad van bestuur, de zogenaamd autonoom genomen beslissing van die raad van bestuur uit de lucht zal komen vallen. Op dat moment kunnen geen actuele vragen meer worden ingediend. Ik ben niet zo naïef om niet na te denken over die timing.

Wat betreft de vrijheid van De Lijn om haar beleid uit te stippelen, moet worden gezegd dat die erg relatief is, mevrouw Brouwers. Gegeven alle voorwaarden die de Vlaamse Regering aan de maatschappij oplegt, heeft De Lijn helemaal niet veel vrijheid op dat vlak. Mijnheer Keulen, u zegt dat in verhouding tot de subsidies het openbaar vervoer een ontgoochelend klein aandeel heeft van het totale vervoer. Ik ben het met u eens dat we ervoor moeten zorgen dat meer mensen het openbaar vervoer gebruiken. De Vlaamse Regering beweert daar ook achter te staan. Het is me evenwel een raadsel hoe u dat zult bereiken door de mensen meer voor minder te laten betalen. Want dat is het enige dat ik vandaag heb vernomen: de tarieven zullen stijgen en de basismobiliteit wordt afgeschaft. Om de kostendekkingsgraad te verhogen zal men 34 miljoen euro – als dat tenminste het exacte bedrag is – besparen, wat zal gepaard gaan met een knip in het aanbod.

Een kostendekkingsgraad is een zuiver financiële ratio. Een verhoging van die ratio leidt niet per definitie tot een beter openbaar vervoer. Dat is niet noodzakelijk het geval. Er moet ook worden geïnvesteerd. Ik heb in het Vlaams regeerakkoord gelezen dat de investeringen beperkt blijven tot wat voorgaande Vlaamse regeringen hebben beslist.

Wat de correlatie tussen de tot nu gevoerde politiek met betrekking tot het openbaar vervoer en de reizigersaantallen betreft, moet ik eerst opmerken dat we niet exact weten hoeveel reizigers nu net tram en bus gebruiken. We tellen echter al vele jaren op dezelfde wijze en we kunnen bijgevolg de tendensen zien. Ik stel vast dat de tendens gedurende tien jaar een stijgende lijn is geweest. Sinds De Lijn heeft moeten besparen, dalen de reizigersaantallen. We mogen niet vergeten dat De Lijn al 10 procent heeft moeten besparen. Er zijn nu 2,5 procent minder reizigers dan in 2010. Ook dit jaar wordt een verdere daling verwacht. De indicatoren wijzen in de tegenovergestelde richting van wat de Vlaamse Regering wil bereiken, namelijk meer mensen die de bus of de tram willen gebruiken.

Het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers is blijkbaar een socialistisch symbool. Als ik kijk naar de statistieken over de gebruikers van het openbaar vervoer merk ik echter dat de 65-plussers met kop en schouders boven de andere groepen uitsteken. Het autobezit van 65-plussers is amper nog de helft van dat in de leeftijdscategorie tussen 46 en 55 jaar. De pensioenen in ons land

liggen aan de lage kant. De meerderheid van de 65-plussers heeft een gezinsinkomen van 1400 euro bruto of minder. Dit inkomen bevindt zich boven de inkomensgrens om van het Omnio Plus-statuuat te kunnen genieten. Indien er voor de 65-plussers effectief een tariefstijging zou komen, kan ik enkel hopen dat die stijging veel beperkter zal zijn dan het bedrag van 183 euro dat in de pers is verschenen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Mijnheer Vandenbroucke, ik heb de voorbije dagen wel meer horen zeggen dat de mensen meer zullen betalen om minder te krijgen. De heer De Leeuw heeft dat gesteld. U gebruikt op dit vlak alvast uw eigen woordenschat en u volgt de actualiteit.

Volgens mij moet De Lijn als bedrijf anders worden georganiseerd. We moeten een kat een kat noemen. In het verleden heeft sp.a zich steeds als een moederleeuw gedragen om die instelling en dat apparaat te verdedigen. Hierdoor is De Lijn op een zeker ogenblik politiek enigszins geïsoleerd komen te staan. Bovendien heeft De Lijn hierdoor nooit echt de noodzaak gevoeld om iets aan de organisatie van het aanbod te veranderen.

Op het ogenblik dat de begroting van de Vlaamse Regering geen 27 miljard euro bedroeg, kreeg De Lijn, met inbegrip van de investeringen, 1 miljard euro. We kunnen dan ook niet stellen dat De Lijn slecht werd bedeed. Hiermee werd dan 4 procent van het reizigersverkeer verzorgd. Dit betekent dat er iets fout is met de structuur en met het aanbod.

Veel mensen zijn vrijgesteld van betaling. Dit geldt niet enkel voor de 65-plussers. Het openbaar vervoer in Vlaanderen is altijd goedkoop geweest. Voor een groot gedeelte van de mensen is het zelfs gratis. Toch is het niet gelukt die mensen aan boord van de bus te krijgen. Dit betekent dat er iets fundamenteel fout is met de organisatie van het aanbod.

De oorzaak is dat De Lijn eigenlijk de structuur van de NMBS heeft overgenomen. De organisatie werkt aanbodgestuurd. De Lijn laat bussen rijden. Wie daar als reiziger gebruik van wil maken, moet zich aanpassen.

Minister, De Lijn zal gedeeltelijk vraaggestuurd moeten werken. Om te weten hoe dit concreet moet worden aangepakt, kunt u het best eens naar het buitenland kijken. Er is nooit een gebrek aan centen voor De Lijn geweest. Op een of andere wijze scheelt er echter iets met de organisatie en met de structuur. Hierdoor beslissen de mensen de stap in de richting van De Lijn niet te zetten. Het lijkt me een grote uitdaging voor dat geld meer performantie en meer service te leveren.

Mijnheer Vandenbroucke, zoals hier reeds is gesteld, is het tarief nooit het punt geweest. In Hasselt waren de bussen gratis. U wilt dat nu deels herinvoeren. Ik denk echter terug aan mijn tijd als minister van Stedenbeleid. Wat het gebruik van het openbaar vervoer door de eigen bevolking betreft, stond Hasselt toen op de vijfde of zesde plaats van de centrumsteden. Dit is geen doorslaggevend argument. Er zijn heel andere argumenten. Volgens mij moet de structuur zeer kritisch onder de loep worden genomen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, er moet me toch iets van het hart. Ik vind uw toespraak redelijk apart en hallucinant. U hanteert het verwachte discours. U verwijt de minister dat het een ramp is. Er liggen nog geen definitieve cijfers en bedragen op tafel. U vindt dat de minister enkel overlegt en studeert. U moet zich eens het omgekeerde inbeelden. Stel u

voor dat de minister gewoon zou zeggen wat de tarieven worden: het kot zou te klein zijn. U zou dan het tegenovergestelde discours hanteren en vragen waar het overleg en het studiewerk blijven. De minister voert overleg omdat het ingrijpende maatregelen betreft die we, jammer genoeg, moeten nemen en het is voor u weer niet goed.

De socialistische partij heeft gratis openbaar vervoer aangeboden. Er is aanbod gecreëerd en de vraag zou volgen. U dweept met cijfers over het stijgend aandeel van het openbaar vervoer. Niets is minder waar. Het aandeel van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer en het algemeen verplaatsingsgedrag van de Vlamingen is gedurende vijftien jaar tijd stabiel gebleven. Het gaat respectievelijk om 5 procent en 10 tot 11 procent. Ondanks een verdrievoudiging van de middelen is dat niet toegenomen. Dit betekent dat het gevoerde beleid niet goed was.

Wat we nu doen, pikt natuurlijk. We zullen een efficiënter beleid voeren. Het aanbod zal meer vraaggericht worden. Het beleid inzake het openbaar vervoer zal binnen vijf jaar en hopelijk zelfs sneller beter, vraaggericht en efficiënter zijn. Dat pikt, want het toont aan dat het beleid in het verleden niet het juiste beleid was.

Minister, ik heb een suggestie. In 2008 en 2009 is, mede op mijn aansturen maar met de steun van alle leden van de toenmalige meerderheid, een uitgebreide benchmarkstudie uitgevoerd. We hebben toen zeer uitgebreid naar de ons omringende regio's gekeken en verbeter- en aanpassingspunten gezocht voor het openbaar vervoer, dat ons allen zeer dierbaar is en dat we allemaal zeer belangrijk vinden.

Minister, u kunt dat misschien herdenken of actualiseren. Niet al het werk moet opnieuw gebeuren. Er is al heel veel voorbereidend werk gebeurd.

Verder zal ik mijn vragen bewaren voor het debat waar ze thuishoren. Ik was verbaasd dat hier vandaag een uitgebreide interpellatie over de cijfers aan bod kwam. Ik heb begrepen dat de interpellatie negatief geadviseerd was vanuit deze commissie. Ik heb hier net de stapel begrotingsdocumenten naast me neergelegd. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

De beleidsnota ligt hier en de documenten van de begroting zelf. Ik zal al mijn vragen over het mobiliteitsbeleid bewaren tot de bespreking van de beleidsnota. Nu zitten we een debat te voeren dat veel breder gaat dan de prijs van een abonnement.

We zullen met deze meerderheid een significant andere weg inslaan inzake het openbaarvervoerbeleid. We zullen aanzienlijke bijsturingen doen. Ik hoop op zeer uitgebreide debatten. We zullen zo dadelijk het genoegen hebben om de uiteenzetting te krijgen. Volgende week zullen we daarover uitgebreid van gedachten kunnen wisselen. Wat mij betreft, komen deze elementen dan weer op tafel, en zoveel andere.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, u hebt niets gezegd over de jongste kinderen, dus ik ga ervan uit dat dat gewoon niet aan de orde is, dat er op dat vlak niets verandert. U moet me tegenspreken als het niet zo is.

Wat de senioren betreft: de apparaten zijn misschien nog niet juist afgesteld en nog 'dom', maar tot op heden dacht ik dat enkel senioren, de 65-plussers, die MOBIB-kaarten gekregen hebben. Men zou dus kunnen berekenen hoeveel kaarten er werden uitgereikt van januari tot juni en hoeveel keren die werden afgetikt bij het opstappen. De vraag is natuurlijk of de reizigers dat wel doen. Ze

zijn heel lang gewend geweest om hun identiteitskaart gewoon te tonen; zelfs gewoon op het zicht mochten ze gratis binnen. Worden de kaarten effectief al gebruikt? De Lijn zal nog altijd een aanmoedigingscampagne moeten voeren. De machine van de MOBIB-kaarten zou een geluidje moeten maken, anders wordt er helemaal niets geregistreerd.

Ik ben het niet helemaal eens met uw uitleg. Ik zou graag hebben dat De Lijn daar eens naar kijkt voor ze verdere beslissingen neemt. In elk geval, ik ben zeer tevreden dat u gezegd hebt dat het betaalbaar moet blijven. Ook al zitten we nu heel laag, het zal allicht nog wat verhogen, maar het openbaar vervoer moet betaalbaar blijven voor de modale Vlaming. U wenst ook sociale correcties nog altijd op te nemen in de tarieven. Daar kan CD&V zich alleen maar achter scharen.

We kijken uit naar de werkelijke cijfers, die we hier vandaag inderdaad ook niet verwacht hadden. Was dat de bedoeling van uw interpellatie, mijnheer Vandenbroucke? U wist toch op voorhand dat dat hier niet gezegd zou worden?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Collega's, het is belangrijk dat we in dezen rationeel blijven discussiëren met elkaar. De beslissing van het Uitgebreid Bureau – de heer Keulen was daar bij – werd collegiaal genomen na een stevige discussie. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Alle argumenten kwamen op tafel. Het Uitgebreid Bureau heeft zich daarachter geschaard. Ik hoop dat iedereen dat beseft. Ook de meerderheid vond dat er gereede argumenten waren om de interpellatie te laten doorgaan.

Minister, ik had ook niet verwacht dat u tarieven op tafel zou leggen. Maar ik vind het belangrijk dat de sociale correcties voor u ook belangrijk zijn. Ik zal te gepasten tijde, als het dossier rond is en naar hier komt, samen met de collega's uitkijken naar de beslissingen ter zake.

Ik trap een beetje een open deur in als ik zeg dat het thema openbaar vervoer ons na aan het hart ligt. Ik hoop dat we er samen van overtuigd zijn dat meer mensen het openbaar vervoer moeten gebruiken. Wat betreft kostprijzen en het gebruik van andere vervoersmodi, hoop ik dat een tarifiering van autovervoer ook bespreekbaar is. Ik heb in die zin uw beleidsnota al grondig bekeken, en gezien dat daar een opening in zit. Dat is een vervoersmodus waar misschien toch wel eens een prijszetting over kan gebeuren. In de vorige legislatuur bestond er voldoende draagvlak om dat in elk geval eens te onderzoeken en eventueel te implementeren.

Ik kom mevrouw Brouwers wat tegemoet in verband met het ReTiBo-systeem. U bent nog niet zolang de verantwoordelijke minister. We hebben dat systeem verschillende keren tot in den treure besproken, ook omdat timing na timing niet werd gehaald. Het dossier heeft heel wat vertraging opgelopen. Ik denk dat we vrij snel voorbij die fase geraken dat de machine enkel bliëpt en verder geen informatie geeft. Er is ons hier op basis van rapporten en vertrouwelijke documenten die we konden inkijken, al verschillende keren gegarandeerd dat het ReTiBo-systeem er volledig zal komen, dat er vertraging is opgelopen.

Mevrouw Brouwers heeft gelijk: er werd ons toen regelmatig verteld dat het systeem alles zou meten, dat we zouden weten wie wanneer met welk abonnement en tarief op welke bus is gestapt. Tot nu toe zijn het enkel de 65-plussers die met hun MOBIB-kaart dat toestel gebruiken. Dat is ons altijd voorgesteld als het enige betrouwbare instrument. De rest zijn gissingen. Ik hoop

echt dat we daar niet van terugkomen en dat ReTiBo inderdaad transparantie gaat geven en dat we snel die domme fase achter ons kunnen laten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Aangezien het domme systeem alleen maar blijft, kan men geen individuele gegevens registreren. Het gebruik neemt vanzelfsprekend toe.

Maar aangezien het systeem niet slim is, laat het niet toe om er gegevens uit te halen. Men weet immers niet hoeveel unieke gebruikers er zijn. Vanuit dat oogpunt kan men dan ook niet zeggen hoeveel 65-plussers er gebruik van maken. We stellen enkel vast dat de kaart in toenemende mate wordt gebruikt. Dus aangezien het nog geen slim systeem is, kan men de individuele unieke gebruikers nog niet vastleggen en kan men daar dus geen betrouwbare gegevens uit distilleren. Men kan enkel vaststellen dat de kaart meer is gebruikt, maar niet door wie en wanneer.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil nog even reageren op de karikatuur die mevrouw De Ridder heeft gemaakt van mijn betoog. Natuurlijk zou ik het niet nemen indien de minister plots zou afkomen met de tarieven. Maar vier maanden nadat deze regering is aangetreden en heeft beslist wat de toekomstige tarievenpolitiek of de contouren daarvan bij De Lijn moeten zijn, en nadat deze regering een begroting indient met daarin cijfers die ongeveer dezelfde zijn als de cijfers uit een tabel die in juli al circuleerde en waarvan de minister-president in augustus het bestaan ontkende en eind september spijt had dat hij ze in juli niet had gegeven omdat we er zagezegd te veel mee hebben kunnen rondlopen, kan blijkbaar nog altijd geen duidelijkheid worden gegeven over de grootteorde van de nieuwe tarieven. Ik geloof dat niet.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.