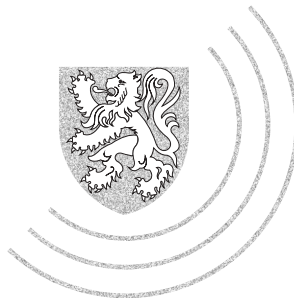


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

6 november 2002

GEDACHTEWISSELING

over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, N., Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft op donderdag 24 oktober 2002 een gedachtewisseling over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen gehouden, met de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn en met de auteurs van de studie over het verplaatsingsonderzoek Vlaanderen 2000-2001.

1. Uiteenzetting door de heer Erik Nuyts, Provinciale Hogeschool Limburg

De heer Erik Nuyts : Het eerste deel van mijn uiteenzetting gaat over een situering van het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) en de manier waarop het staat tegenover andere onderzoeken. OVG is een internationaal meetinstrument dat sinds de jaren '60 in Frankrijk wordt gebruikt en sinds de jaren '70 in Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland. In Vlaanderen werd het de eerste keer in 1994 gebruikt en in België in 1998. OVG wordt internationaal een noodzakelijk instrument om verplaatsingsgedrag te onderzoeken. Ondertussen wordt het ook al gebruikt in landen die economisch minder sterk zijn, zoals Portugal.

OVG is een meetinstrument dat het verplaatsingsgedrag door middel van de hoofdvervoerswijze meet. Een verplaatsing waarbij men met de fiets naar het station rijdt en vervolgens de trein neemt en te voet naar de eindbestemming gaat, wordt vanuit het standpunt van OVG beschouwd als een treinverplaatsing. Specifiek voor OVG Vlaanderen is dat het gaat om inwoners van Vlaanderen (getrokken uit het rijksregister) ouder dan zes jaar. Het onderzoek gebeurt aan de hand van een enquête (met alle voor- en nadelen van die methode). Het resultaat wordt beschouwd als een foto. Het doel is een overzicht te geven van het verplaatsingsgedrag.

Andere metingen die te maken hebben met mobiliteit en verplaatsingsgedrag, zijn de reizigerstellingen van De Lijn en van de NMBS, de verkeerstellingen van AWV die voertuigen tellen, de socio-economische enquête van het NIS en het APS-survey van Stativaria. In totaal zijn er vijf meetinstrumenten beschikbaar die elk hun eigen mogelijkheden, doelen en beperkingen hebben.

Wat zijn de verschillen tussen het OVG en De Lijn ? Het OVG gaat over het hoofdvervoermiddel en De Lijn telt reizigers. Een verplaatsing bus-trein-bus beschouwt OVG als 1 treinverplaatsing,

terwijl De Lijn 2 busreizigers telt en de NMBS 1 treinreiziger. Bij OVG is de methodiek gewijzigd (in 1994 en 2000), terwijl De Lijn de methodiek constant heeft behouden. OVG heeft een foto (van 1994 en 2000 en binnen 5 jaar een nieuwe) en De Lijn heeft een continue meting die jaar na jaar gegevens telt.

Wat zijn de verschillen tussen het OVG en de verkeerstellingen van AWV ? OVG heeft geen routebeschrijving omdat dat technisch niet haalbaar is. AWV doet een verkeerstelling op een specifiek punt. Een verplaatsing bijvoorbeeld van Diepenbeek naar Antwerpen over de autoweg is vanuit het standpunt van het OVG 1 autoverplaatsing, maar het AWV kan eventueel 10 verplaatsingen geteld hebben. Bij een verplaatsing met vier personen van Diepenbeek naar Hoeselt via de kleine wegen telt het OVG 4 autoverplaatsingen en AWV geen enkele. Verder meet OVG alleen personenvervoer, terwijl AWV ook goederenvervoer telt. OVG ten slotte richt zich alleen op inwoners van Vlaanderen en AWV telt ook het buitenlandse verkeer (ook al is dat doorgaand).

Wat zijn de verschillen tussen OVG en de socio-economische enquête van het NIS ? Het OVG telt alle verplaatsingen en het NIS beperkt zich tot het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. Als men bijvoorbeeld iets wil weten over woon-winkelverkeer, kan men alleen bij het OVG terecht. OVG is een enquête die alle 5 jaar wordt gehouden terwijl het NIS de populatie alle 10 jaar bevraagt. Voor de hoofdvervoerswijze woon-werk 2001 bijvoorbeeld gaat men vanzelfsprekend naar het NIS voor de hele populatie.

Wat zijn de verschillen tussen OVG en APS-survey Stativaria ? APS is algemener en bevraagt de waarden, de houdingen en gedragingen over veel thema's, zoals welbevinden, politiek en milieu en in beperkte mate over mobiliteit. Het OVG bevraagt alleen mobiliteit maar diepgaander. De vraag van APS over hoe vaak men het openbaar vervoer gebruikt in plaats van de auto komt overeen met de vraag van OVG over de verplaatsing met het openbaar vervoer als men een auto ter beschikking heeft. De resultaten bij APS zijn in meer algemene termen gesteld : 'dikwijls', 'soms'. Bij OVG bekomt men exacte getallen.

Als men vergelijkt, moet men dat wel met de juiste tijdstippen doen. Het OVG heeft er twee : 1994 en 2000 (met daarbij een heel klein stukje 2001). Bij De Lijn zijn de grote stijgingen pas na 1999 merkbaar. Stijgingen na 2000 zijn per definitie niet zichtbaar, want daarvoor is er geen OVG. Wij zetten de

evolutie tussen 1994 en 2000 uit in een grafiek, waarin de rode curve De Lijn representeert. Men stelt een daling vast en die moet eerst gecompenseerd worden voor er zelfs maar sprake kan zijn van een stijging. De stijging 1998-1999 verdwijnt daardoor helemaal. De enige meetbare stijging die dan overblijft is 8 procent in de periode 1999-2000.

OVG heeft tot doel te onderzoeken wie zich waarom, waar en waarmee verplaatst. Men meet de socio-economische gegevens (leeftijd, geslacht, burgerlijke staat), het soort gezin, de tijdstippen van de verplaatsing, de vervoermiddelen, de motieven, vertrekpunten en bestemmingen (op postcode-niveau), afstanden (indien mogelijk in hectometer) en reistijden. De gekozen weg werd evenwel niet opgenomen.

Het onderzoek gaat uit van een representatief staal van de inwoners van Vlaanderen, die zes jaar of ouder zijn. Het minimum is 2.500 huishoudens over te houden van de huishoudens die werden geselecteerd om al hun verplaatsingen te noteren. Wie te weinig invulde of te veel niet invulde, werd geweerd, zodat de 2.500 overblijvers representatief zijn. Er werd ook gewerkt over een heel jaar om schommelingen op te vangen. Het verplaatsingsgedrag in een vakantiemaand is immers totaal anders dan in een werkmaand. Alles werd verzameld en gezamenlijk gepresenteerd.

Op het niveau van de huishoudens houdt het onderzoek rekening met de volgende gegevens : het aantal gezinsleden, het inkomen, de beschikbare vervoermiddelen (aantal auto's, fietsen en brommers). Van de auto's worden ook bouwjaar, aantal afgelegde kilometers per jaar en brandstofverbruik bijgehouden.

Op het niveau van de personen bevat het onderzoek de klassieke socio-economische gegevens : leeftijd, geslacht en burgerlijke staat, maar ook het al dan niet beschikken over een rijbewijs. Verder : beroepsstatuut, inkomen (al dan niet uit arbeid), deeltijdwerken, nachtwerk, afstand tot het werk, afstand van de bushalte bij het werk (die bij de woning zit op het niveau van de huishoudens) en carpooling.

Het registreren van de verplaatsingen – er zijn er 10 per dag mogelijk – vormt het hart van het onderzoek. Daarbij worden het tijdstip van vertrek ingevuld, het motief van de verplaatsing, de bestemming (op postcode-niveau vanwege de vele fouten in benamingen), de afstand en de reistijd per vervoermiddel (er is telkens plaats voor vijf verschillende) en het aankomstuur. Ten slotte

wordt ook gevraagd naar belastende factoren als bagage, boodschappen en kleine kinderen.

Goede opvolging door het enquêtebureau leverde een respons van 30 procent op, wat weinig lijkt, maar in de praktijk zeer veel is. Mensen vullen immers niet graag enquêtes in. Om tot het minimum-resultaat van 2.500 huishoudens te komen, werd wel vertrokken van 9.000. De ongelijke verdeling van de vrijwillige antwoorden over de verschillende groepen werd opgevangen door het toekennen van gewichten aan de respondenten. Dat is een internationaal aanvaarde methode.

Het resultaat is niet zeker, maar evenmin een wilde gok. Een steekproefresultaat van 34 procent betekent statistisch dat het echte resultaat 95 procent kans heeft om tussen 35,1 procent en 32,9 procent te liggen. Dat het bijvoorbeeld 40 procent zou zijn, is hoogst onwaarschijnlijk. Willen we een kleinere marge, dan is een grotere steekproef nodig. OVG Vlaanderen is evenwel nooit opgevat als een monitoringsysteem. Een dergelijk systeem, zoals het in Nederland bestaat, kan kleine wijzigingen bij kleine getallen detecteren. Om een wijziging van 8 tot 10 procent in een verwachte verhouding van 2,5 procent te detecteren, moet men 100.000 of meer respondenten hebben. Dat was niet haalbaar.

Bij de opstart in 1994 was OVG Vlaanderen gebaseerd op het Nederlandse model, met verbeteringen op grond van de toen bekende praktijk en theorie. Sinds 1994 werd het onderzoek aangepast, om de foto zo goed mogelijk te maken. Sommige verbeteringen waren subtiele verfijningen. Niettemin werd daardoor de methodiek gewijzigd, met als gevolg dat de vergelijking moeilijker werd.

In Nederland maakte men een andere keuze. Men bleef er jarenlang bij dezelfde methode, ook al stelde men vast dat bijvoorbeeld de volgorde van de vragen beter kon gewijzigd worden. Men gaf de voorkeur aan de continuïteit, wat hun vergelijkingen sterker maakte, maar hun foto's zwakker. Als men dan op een gegeven moment toch besloot tot een wijziging met een controleonderzoek, dan was zelfs dat controleonderzoek nog veel ruimer dan ons OVG.

In OVG 2000 heeft men, in vergelijking met OVG 1994, een aantal vragen weggelaten. De meest belangrijke vragen die men weggelaten heeft, hebben betrekking op houdingen. In het eerste OVG werd er gevraagd om een ordening te maken in vervoersmiddelen volgens comfort, snelheid en veiligheid. Die vragen heeft men weggelaten. Het gevolg

is dat men nu minder vragen heeft over wenselijkheid.

Internationale literatuur heeft aangetoond dat als men eerst feiten vraagt en men dan pas overgaat naar houdingen, men zich bewust wordt van een soort waardeoordeel. Niet alle feiten zijn echter 100 procent correct. Als ik vraag of men 'dikwijls' de wagen neemt, kan men 'dikwijls' op twee manieren interpreteren. Als men gewezen wordt op houdingen, zal men hierop ook reageren door bijvoorbeeld te antwoorden in de zin dat men denkt dat de analist wil horen. Dit deel werd dus verwijderd zodat men enkel nog feiten kreeg. Dit kwam de foto duidelijk ten goede.

Mensen vullen eigenlijk niet graag een enquête in. Maar ook degenen die de enquête moeten invullen worden in feite 'enquêtemoe'. Men merkt bijvoorbeeld dat er gedurende de tweede dag slechts 90 procent wordt ingevuld. Niet omdat het om een andere dag of om een andere persoon gaat maar omdat het om de tweede dag gaat. Het rapport uit 1994 is gebaseerd op twee dagen. Voor de analyse van 2000 heeft men maar één dag genomen. Men mag dus nooit zo maar het rapport van 1994 naast dat van 2000 leggen. Er werd immers een andere berekening gehanteerd. Indien men wil vergelijken moet men herrekenen. Dit kan enkel als men beschikt over de data.

Nog een voorbeeld van wijzigingen van definities is de definitie van 'brengen' en 'halen'. In 1994 was er een categorie 'andere motieven' waar heel vaak 'brengen' en 'halen' in vermeld werd. Dit werd zo vaak vermeld dat er een aparte categorie van gemaakt werd. In 2000 werd deze expliciet in de lijst gezet. Het werd internationaal aangetoond dat men, door een expliciete antwoordmogelijkheid te geven, mensen makkelijker laat denken welk motief ze in gedachten hadden. De stijging van 6 procent naar 10 procent zou echt kunnen zijn. We stellen dat immers ook vast in het buitenland, waar de methodiek niet veranderd is.

Een ander voorbeeld is de verstrenging van de definitie van de bedrijfswagen. In 1994 was de definitie dat 50 procent van de vaste kosten betaald werd door het bedrijf. In 2000 luidde de definitie dat de wagen eigendom moest zijn van het bedrijf. Het aantal bedrijfswagens is toen gehalveerd. Niemand gelooft echter dat dit mogelijk is. Dit is dus een wijziging van de definitie en betekent een wijziging van de methodiek.

Er zijn nog definities verbeterd op het vlak van het niveau van de personen. De inkomensbevraging

werd neutraler zodat men meer antwoorden kan verwachten.

Op een aantal plaatsen is echter ook de vervoerswijze gewijzigd. In 1994 sprak men van 'bus'. Een bus is een typevoertuig. Een autocar is een type bus. In 2000 wijzigde men dit laatste naar 'lijnbus'. Bij lijnbus denkt men al meer aan een exploitant en krijgt men een ander soort antwoorden.

De manier om vervoerswijzen aan te duiden is ook veranderd. De huidige manier van onderzoeken laat meer ruimte voor 'voortransport' en 'natransport'. De manier om afstanden in te vullen werd eveneens homogener gemaakt.

Minister Steve Stevaert : Ik heb toch een opmerking over de termen 'bus' en 'lijnbus'. Tussen beiden bestaat een wezenlijk verschil. In Limburg gaan de meeste mensen met een autocar naar hun werk en niet met een bus van de Lijn.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Wat zal men dan invullen ? Als men het woord 'bus' schrappt en men spreekt enkel nog over de bus van de Lijn, valt er dan een categorie weg ? Is dit dan categorie 'andere' ? Langs de ene kant verfijnt men alles, maar langs de andere kant maakt men er iets fundamenteels bij. Dit is een eigenaardige manier om te werken.

De heer Erik Nuyts : Nu beschikt men over de mogelijkheid om tien verplaatsingen in te vullen. In 1994 waren er zes. Het gevolg is dat men nu een veel preciesere schatting krijgt. In 1994 merkte men immers dat ongeveer 7 procent van de bevrageden het maximum aantal van de verplaatsingen invulde. Dit laat vermoeden dat men in feite meer verplaatsingen aflegde maar dat men niet over de nodige ruimte beschikte om dit kenbaar te maken. Dit heeft men achteraf vastgesteld. Bij tien verplaatsingen krijgen we ongeveer 1 procent.

Nu verkrijgt men een preciezere schatting en minder zelfselectie van de respondenten. Mensen doen immers niet altijd wat de bedoeling is dat ze doen. Ze zouden immers enkel die verplaatsingen kunnen aangeven die zij het belangrijkste vinden op basis van het vervoermiddel dat ze nemen of de afstand die ze afleggen. Ook dit effect heeft men kunnen uitsluiten.

In 2000 werden er ook heel expliciet vragen toegevoegd over carpooling.

Wat zijn de gevolgen van de wijziging van de methodiek ? Kijkt men binnen één OVG dan stelt

men vast dat vergelijkingen binnenin altijd relevant blijven. Alle personen werden immers met hetzelfde soort vraagstelling geconfronteerd. Hoewel 'motief' nu een extra-antwoordklasse heeft, hadden in 1994 alle personen van elke leeftijd hetzelfde probleem. De analyse binnen één OVG blijft dus dezelfde.

De resultaten over de tijd heen worden exacter. De vergelijkingen tussen twee OVG's worden echter zeer delicaat en laten geen definitieve conclusies toe. Elke conclusie zou moeten aanvangen met 'rekening houdende met het feit dat volgende zaken gewijzigd zijn, zou hoogstwaarschijnlijk dit het resultaat zijn, maar blijf toch voorzichtig met de manier waarop u deze cijfers gebruikt'.

Waarom heeft men deze vergelijking dan toch gemaakt? Als wetenschappelijke instelling moet men vragen stellen bij wat evident lijkt. Men heeft de neiging om wat men observeert voor waar aan te nemen. Het is de moeite om dieper te gaan zoeken om na te gaan of alles wel overeenstemt met de werkelijkheid.

Wat was de gevolgde onderzoeksmethode? Voor eerst moesten er significante wijzigingen zijn. Als die er zijn krijgt men een aandachtspunt en geen feit. Deze voorzichtigheid werd vermeld in de studie. Eigenlijk staat ze er zelfs 28 keer in. Intussen kan ik me voorstellen dat iemand die het rapport ter hand neemt en die er lukraak begint in te bladeren die waarschuwing niet opmerkt. Indien men nu de resultaten opnieuw zou publiceren, zou dit op een andere manier moeten gebeuren. Men zou dan heel duidelijk een rapport willen maken waarin de onbediscussieerbare conclusies van 2000 staan. Daarnaast zou men een deel schrijven dat heel moeilijk te lezen is omdat alle tabellen en waarschuwingen er telkens in herhaald worden.

Ter illustratie geef ik een voorbeeld van het herrekenwerk dat verricht werd. Een eerste punt is telkens dat het kader van 1994 niet herrekenbaar is. Men kan in 1994 niet testen wat men in 2000 had willen testen want men kan niet teruggaan in de tijd. Analyses kunnen echter wel herrekend worden. Vooraan staan de cijfers zoals ze in 1994 gerapporteerd werden. In 1994 kende men per persoon en per dag 2,7 verplaatsingen. Dit is op individueel niveau. Met betere gegevens spreekt men in 2000 van 2,8. Wil men beide cijfers vergelijken dan zal men alles proberen te herrekenen zodat deze cijfers zo dicht mogelijk bij elkaar komen te liggen.

Daarnet zegde ik dat de tweede dag telkens een vertekening geeft omdat de gegevens dan niet zo

correct ingevuld worden. Men heeft inderdaad alles kunnen herrekenen naar één dag. Voor 1994 krijgt men dan ook een nieuw getal. Ik kan 1994 niet herrekenen naar 10 verplaatsingen maar ik kan 2000 wel herrekenen naar 6 verplaatsingen. Dan kom ik tot 2,6. Het getal dat ik aan de mensen wil brengen is 2,8. Het getal 2,6 is louter bedoeld om te kunnen vergelijken.

De twee getallen, die ik kan vergelijken, zijn significant verschillend. Dit is pure statistiek. In de samenvatting staat dat het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon, per dag gedaald is. Men moet echter een zekere reserve bewaren omdat de bevragsmethode niet helemaal dezelfde is. Nauwkeuriger en minder verwarring zaaiend had er moeten staan dat 'er geen reden is om aan te nemen dat er op individueel niveau een stijging is. In de beste schatting krijgt men 2,6 in vergelijking met 2,8.

De moeite om dit soort zaken te berekenen is dat men dit kan vergelijken met hetgeen algemeen bekend is. Men heeft algemeen het gevoel dat er een stijging is van de mobiliteit. Is dit compatibel? Het is daaraan dat men aandacht wil schenken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Uw betoog is het perfecte bewijs van het feit dat iedere wetenschapper stellingen kan ontwikkelen in functie van het gewenste resultaat. U hebt uw gegevens, uw links en uw parameters zo dikwijls herzien en herschikt dat u tot het resultaat kwam dat u of uw opdrachtgever wenste.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mag ik u vragen dat u zich, ook als voorzitter, aan de agenda houdt, en verder het woord laat aan de heer Nuyts. Het politieke debat volgt later.

De heer Carl Decaluwe : In het kader van de regeling van de werkzaamheden zou ik willen voorstellen ruimte te maken voor politiek debat na ieder deel van deze uiteenzetting, want ze is zeer lang.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Dat is precies wat ik wilde voorstellen, maar het viel duidelijk niet in goede aarde.

De heer Erik Nuyts : In deel drie van mijn uiteenzetting zal ik het hebben over de resultaten voor Vlaanderen over het jaar 2000.

Het gemiddelde aantal verplaatsingen én het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per persoon per dag zijn belangrijke resultaten. Ruwweg weten we dat 50 procent van de verplaatsingen per wagen

gemaakt worden, en 15 procent per fiets. Daarbij gaat het duidelijk om het aantal verplaatsingen. In aantal kilometers scoort de fiets uiteraard lager.

Deze gegevens kunnen niet alleen gebruikt worden voor een goed mobiliteitsbeleid, maar vormen tevens de basis of de achtergrond voor een beleid van verkeersveiligheid. Gesteld dat bijvoorbeeld 30 procent van het totale aantal ongevallen met een bepaald voertuig gebeuren, moeten we het, als slechts 15 procent van alle verplaatsingen met dat voertuig gebeuren, relatief gevaarlijk noemen. Gebeuren er veel meer verplaatsingen met dat bepaalde voertuig dan is het relatief veilig.

Vijftig procent van de verplaatsingen per auto gaan over een afstand van minder dan 5 km. Waarom worden die dan niet per fiets gedaan? Deze zaak is niet zo eenvoudig als ze lijkt, omdat we niet kunnen weten of die kleine afstanden in feite geen deelafstanden zijn van een grotere verplaatsing die onderbroken werd.

Maar laten we het hebben over de geïsoleerde kleine verplaatsingen van minder dan 5 km. Wat zijn dan de motieven die mensen voor de auto dan wel voor de fiets doen kiezen? De antwoorden hierop zijn nuttige informatie voor het fietsbeleid.

Als we de verplaatsingen in functie van het onderwijs bekijken zitten daar niet alleen de gewone scholen, maar ook de avondscholen bij. Deze laatste laten we buiten beschouwing omdat we in het kader van woon-schoolbeleid meer interesse hebben voor de schoolgaande jeugd, die hun verplaatsing naar school van thuis uit doen. Uit de studie blijkt dat 27 procent van de verplaatsingen naar school als autopassagier gemaakt worden.

We kunnen de mobiliteit ook bekijken in functie van recreatie. Hierbij bekijken we niet het aantal verplaatsingen maar wel het aantal kilometers. Als we daarbij gaan kijken in hoeverre die verplaatsingen per auto gebeuren hebben we meteen een indicatie van milieudruk in functie van toerisme.

We weten dat verplaatsingen stijgen in evenredigheid met een stijgend niveau in het behaalde diploma. Verplaatsing is een vorm van welzijn. Globaal kunnen we stellen dat de groep die het minst verplaatsingen doet een doelgroep kan zijn voor een sociaal beleid.

De heer Johan Sauwens : Wat is uw bron voor deze stelling?

De heer Erik Nuyts : Voor de meeste verrijkende activiteiten moet men het huis uit.

De heer Johan Sauwens : Dat staat toch haaks op ons mobiliteitsbeleid? De ideale mobiliteit is nabijheid. De doelstelling kan toch niet zijn zo veel mogelijk verplaatsingen te maken! Verplaatsingen zijn toch geen waardemeter voor het geluksgevoel van de mens?

De heer Erik Nuyts : Ik denk niet dat we tegenstrijdige dingen zeggen: u hebt het over de afstand van de verplaatsingen terwijl ik het over het aantal had.

Men kan ook nog andere parameters hanteren, en bijvoorbeeld de verplaatsingen bekijken in functie van de leeftijd van de mensen. Dan stelt men vast dat er een dip is bij ouderen, zelfs als men buiten beschouwing laat dat deze mensen niet meer beroepsactief zijn.

Het komt voor dat verplaatsingen niet met de wagen gemaakt worden, terwijl er wel een wagen beschikbaar was. De reiziger heeft aldus een keuze moeten maken. Motieven als afstand en mogelijke alternatieven spelen daarbij een rol. Interessant is ook te weten of deze keuze interindividueel dan wel intra-individueel gemaakt werd.

We hebben informatie over het aantal wagens per huishouden en over het jaarlijkse aantal kilometer per wagen. We kunnen ook de verdeling maken van het jaarlijks aantal kilometer. Dat kan een input zijn voor het fiscaal beleid. Een groot deel van de autokosten kan immers gelinkt worden aan het jaarlijks aantal kilometer en zo kan men het financieel effect van de maatregelen berekenen. Voor het sociaal beleid is het dan weer belangrijk dat men de gegevens over de wagens kan koppelen aan gegevens over huishoudens, zodat we ook een zicht kunnen krijgen op de impact van de fiscale ingrepen op de verschillende soorten van huishoudens.

De heer Johan Sauwens : Zijn de buitenlandse reizen inbegrepen in het jaarlijks aantal kilometer?

De heer Erik Nuyts : Ja, we hebben het bekeken op wagniveau.

Deze gegevens geven veel input voor de multimodale modellen die gebruikt worden om toekomstvisies uit te stippelen en om de impact van de maatregelen te berekenen. Tot 1994 werden die modellen gevoed met Nederlandse cijfers. Nu lijkt Nederland wel sterk op Vlaanderen, maar toch zijn er

verschillen in verplaatsingsgedrag en wegstructuur. Vanaf 1994 werken we met eigen Vlaamse data.

Daarnaast hebben we belangrijke gegevens over de tijdsverdeling van verplaatsingen, op te splitsen per motief, per modus, per leeftijd en per typepersoon. We hebben ook gegevens over carpools en bezettingsgraad en over woon-werkverplaatsingen.

De informatie over het zakelijk verkeer is in deze OVG niet volledig. In de toekomst willen we hierover specifiek onderzoek verrichten.

We hebben ook informatie over het rijbewijsbezit. Bij de vrouwen van meer dan 65 jaar zijn de vrouwen zonder rijbewijs in de meerderheid. Als we beseffen dat vrouwen langer leven dan mannen en bijgevolg vaak alleen achterblijven, dan kunnen we daaruit besluiten dat deze groep van vrouwen een belangrijke doelgroep is voor het openbaar vervoer.

De heer Dirk Holemans : Op welk niveau kan men een modal split berekenen ? Kan men dat regionaal verfijnen ?

De heer Erik Nuyts : Inderdaad, als de regio's niet te klein worden. Bovendien hebben we op het niveau van 2000 huishoudens al OVG's gedaan voor een aantal stadsgewesten, namelijk Antwerpen, Hasselt-Genk, Gent, Aalst, Mechelen, Leuven en de rand rond Brussel.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Die specifieke situatie van de vrouwen zal de komende jaren wellicht snel veranderen.

Mevrouw Enid Zwerts, Provinciale Hogeschool Limburg : Het verschil tussen mannen en vrouwen blijft ook bij de jongere leeftijdsklassen bestaan. In de categorie van mannen die het hoogste scoort voor het bezit van een rijbewijs, zijn er 2,6 procent mannen zonder rijbewijs. In de categorie van vrouwen die het hoogste scoort, namelijk in de jongste groep, zijn er nog altijd 8,7 procent zonder rijbewijs.

De heer Erik Nuyts : Waar nodig zullen we aan dit model nog verbeteringen aanbrengen. De wijzigingen zullen echter nooit meer zo drastisch zijn als nu. Er komt dus een stabilisering van de methodiek waardoor het gemakkelijker zal worden om vergelijkingen te maken. Om de vijf jaar komt er een vervolg voor OVG Vlaanderen. Er zullen studies worden verricht over de stadsgewesten. Ook specifiek onderzoek naar het zakelijk verkeer en naar de verplaatsingsattitudes wordt overwogen. De

houding tegenover verplaatsingen moet echter bekeken worden in een apart onderzoek.

We kunnen dus besluiten dat het rapport een goede foto maakt van de verplaatsingen. Het databestand over de hoofdvervoerswijze met alle samenhangende variabelen is uniek. Het databestand over de personen en de huishoudens is waardevol, zij het dat er nog andere gelijkwaardige databestanden zijn. De koppeling aan de gegevens over de hoofdvervoerswijze is dan weer uniek. Op aanvraag kan er trouwens nog naar andere zaken worden gezocht.

De vergelijking tussen 1994 en 2000 is zeer delicaat. Ik heb gezegd wat men met deze gegevens kan doen. Sommige zaken zijn echter onmogelijk met een OVG. Het is geen monitoringsysteem, het zal nooit kleine verschillen kunnen detecteren. Het systeem telt geen reizigers en het kan niet uitgebouwd worden tot een systeem dat routes kent. Daarvoor zijn er trouwens andere systemen. Men kan er ook geen verkeerstelling mee houden. Voor elk gewenst doel moet men het meest gepaste systeem gebruiken.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de sprekers voor hun toelichting. De leden van deze commissie hadden het rapport reeds voor het zomerreces ontvangen. Door de weerklank in de media en door de reactie van de minister is de zaak evenwel in een stroomversnelling terechtgekomen.

De CD&V-fractie had over dit onderwerp onmiddellijk een interpellatie ingediend. De voorzitter heeft echter de wijze beslissing genomen eerst een toelichting te organiseren bij de achtergronden van deze studie. Het is jammer dat er daarbij vandaag zo weinig collega's aanwezig zijn.

De heer Nuyts heeft een poging gedaan om de resultaten van het onderzoek wat te nuanceren. De minister was er snel bij om de conclusies van dit onderzoek de grond in te boren. Ikzelf vind deze studie wel waardevol, ook al zijn er gebreken. Op wetenschappelijk en statistisch vlak is ze goed onderbouwd. Ik ben zelf wetenschapper van opleiding en ik heb elf jaar in een studiedienst gewerkt. Ik weet dat men met cijfers alles kan bewijzen. De vraag is of men kan besluiten dat er een trend is tussen 1994 en 2000. In 1994 bedroeg het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer 2,7 procent, in 2000 nog slechts 2,2 procent.

Men zou kunnen denken dat deze cijfers haaks staan op het stijgende reizigersaantal van De Lijn, maar eigenlijk is dat niet het geval. Toch wil ik op-

merken dat De Lijn er belang bij heeft dat ze van de evolutie van het reizigersaantal een succesverhaal kan maken. Daarom kunnen we ons afvragen of De Lijn die metingen zelf dient uit te voeren. De heer Nuys heeft in zijn toelichting aangetoond dat er een fundamenteel verschil is tussen reizigersaantallen en verplaatsingen. Over de cijfers zelf wil ik niet discussiëren. Ik weet wel dat de sterke stijging van het aantal reizigers gestart is in 1999. Sedertdien zijn de beleidskredieten van De Lijn met 185 miljoen euro of 7,5 miljard Belgische frank gestegen, een stijging met 58 procent. Ondanks die enorme financiële inspanning heeft men echter geen greep op de verkeerscongestie. De mensen stappen niet over van de wagen naar de trein of de bus.

CD&V vraagt al een tijdje om de efficiëntie te onderzoeken van het gratis aanbieden van openbaar vervoer. De middelen hebben zonder meer een sociaal effect maar ze dienen ook een effect op de mobiliteit te hebben. Totnogtoe zien we die niet in het woon-werkverkeer of woon-winkelverkeer. Ofwel moet de studie verfijnd worden ofwel moet in de steden waar gratis openbaar vervoer ingevoerd is, nagegaan worden hoeveel mensen de wagen thuis laten en de bus nemen. Zijn daar cijfers over en zijn die representatief? Veel voetgangers stappen bijvoorbeeld meer op de bus omdat die gratis is. Er wordt zeer veel geld besteed aan het openbaar vervoer, maar blijkbaar heeft dat geen effect op de lengte van de files. Er wordt meer mobiliteit gegenereerd. Dat punt moet uitgeklaard worden. Het OVG Vlaanderen stelt dat het aantal verplaatsingen daalt van 2,8 naar 2,6. Hoe verklaart men dan de toenemende mobiliteit?

Verder merk ik op dat het totaal van een aantal tabellen met percentages over het aandeel van tram en bus, auto, trein, fietsers, voetgangers geen 100 procent maar 70 procent is. De vraag is waar de andere 30 procent zijn. Ik wil geen afbreuk doen aan de wetenschappelijkheid van de studie maar dit klopt niet. De essentie is evenwel dat 58 procent meer beleidskrediet geen effect heeft op de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen. Minister Stevaert dient een studie te laten uitvoeren naar de kosten-efficiëntie.

De heer Johan Sauwens : Ik schat de waarde van het onafhankelijke wetenschappelijke onderzoek zeer hoog in en ik vind dat men zich niet dient te verontschuldigen voor de resultaten van een studie die correct is uitgevoerd. Het is belangrijk dat beleidsmakers weten op welke wijze de beschikbare middelen efficiënt en effectief worden gebruikt om de gestelde doelstellingen te bereiken.

Trends zijn belangrijk omdat er grote financiële inspanningen zijn gebeurd. De vaststelling is dat er in de vergelijking tussen 1994 en 2000 een lichte daling is van 2,7 naar 2,2 voor bus en tram en van 1,8 naar 1,7 voor de trein evenals een beduidende daling van 14,3 naar 11,8 voor de verplaatsingen te voet. Het mobiliteitsdossier mag niet beperkt worden tot een debat over het openbaar vervoer omdat de rol ervan zeer bescheiden is in de mobiliteitsketen. Als men de foto 2000 bekijkt, bus 1,6 procent van de verplaatsingen ; tram 0,4 en trein 1,6 procent.

Het Vlaamse verkeersbeleid heeft twee hoofddoelstellingen, met name het verhogen van de verkeersveiligheid en het bereikbaar houden van de economische centra. Een concrete doelstelling die in het regeerakkoord is opgenomen, is een verdubbeling van het openbaar vervoer in de modal split woon-werkverkeer. De vaststelling is dat deze studie een daling vaststelt (hoe onvolkomen de vergelijking tussen 1994 en 2000 ook is) van het relatieve aandeel van het openbaar vervoer in de woon-werkverplaatsing. Dat betekent dat men er niet in slaagt om dat te corrigeren ondanks de verhoging van de budgetten. De vraag is hoe men dat kan oplossen.

Op welke wijze gebeurt de opvolging van het verplaatsingsgedrag? Waar gebeurt dat en wie coördineert het geheel? Zijn er andere cijfers dan die uit deze studie? Waarover beschikt de minister om het effect van de inspanningen in de realiteit te toetsen?

De heer Dirk Holemans : Het is goed dat de manier waarop het onderzoek gebeurt en de beperkingen van de resultaten op een gedegen manier zijn toegelicht. De realiteit bestaat niet uit datgene wat we zelf vaststellen en in die zin is het een belangrijk onderzoek. U hebt zeer veel genuanceerd maar u hebt een grafiek getoond waarbij u twee verplaatsingsonderzoeken perfect plaatste op de lijn van het aantal reizigers bij De Lijn. Dat is merkwaardig.

Het is duidelijk dat men een onderscheid moet maken tussen een meting van het aantal verplaatsingen en het meten van het aantal reizigers van De Lijn, net zoals men een onderscheid moet maken tussen absolute cijfers en procenten. Het aantal kilometers in de totale mobiliteit kan stijgen maar het aantal verplaatsingen kan dalen als elke verplaatsing langer wordt. Dergelijke nuanceringen blijven belangrijk, maar men kan niet om een aantal vaststellingen heen.

Grosso modo kan men stellen dat de helft van het aantal verplaatsingen in Vlaanderen met de auto gebeurt. Het aandeel van het openbaar vervoer bedraagt 4 procent met een foutenmarge van 1 procent. Dat blijft weinig. Dat is een essentieel element dat aantoont dat er nog heel wat werk te doen is op de verschillende niveaus van het mobiliteitsbeleid.

Er is veel geïnvesteerd in De Lijn. Het decreet Basismobiliteit had een duidelijk sociaal oogmerk. Dat wordt nu uitgevoerd zodat nu een aantal mensen van De Lijn gebruik maken die zich vroeger veel minder verplaatsten. Nu het decreet uitgevoerd wordt, is het belangrijk om aandacht te besteden aan de ecologische component van het mobiliteitsbeleid. Het Kyoto-protocol is goedgekeurd en moet uitgevoerd worden. Mobiliteit is de sector waarvan de CO₂-uitstoot blijft stijgen. De vermindering van die uitstoot is een belangrijke uitdaging voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren.

We beschikken over vijf verschillende studies die verschillende zaken meten. Het is dringend tijd dat er een metastudie gebeurt die als effect een beleidsmaatregel heeft. Dat is tot op heden nog niet duidelijk. Als het aantal bejaarden op De Lijn stijgt, kan men duidelijk een link leggen tussen beleidsmaatregel en effect. Dat is veel minder het geval voor andere aspecten. In het licht van Kyoto bestaat de grote uitdaging erin te bepalen welke maatregelen De Lijn kan nemen om het aantal autokilometers te doen dalen. Daar moeten we dieper op ingaan. Er zijn accurate gegevens over de modal split nodig. Het resultaat dient een foto te zijn die laat zien dat mensen werkelijk zijn overgestapt van de ene modus naar de andere.

De heer Carl Decaluwe : Het decreet Basismobiliteit zou in volle uitwerking zijn. Zo zegt de heer Holemans. Maar er zijn nog geen uitvoeringsbesluiten en evenmin werden de vervoersregio's afgebakend. Kan de minister dat uitleggen ?

Minister Steve Stevaert : Ik stel vast dat iedereen het onderzoek goed vindt, al zijn er deelkritieken. Maar dan begint men te vergelijken. Ik ben echter niet degene die merkwaaardige conclusies trekt uit het onderzoek. Men zegt dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in Vlaanderen daalt en dat ook de mobiliteit in het algemeen afneemt. Het is op die gevolgtrekkingen dat ik heb gereageerd. Het is immers niet mogelijk om ze uit de studie af te leiden. Men vergelijkt het onvergelykbare. De studies van 1994 en 2000 werden in uiteenlopende omstandigheden uitgevoerd. Verschillende dingen werden gemeten. De ene onderzocht één dag, de

andere twee. De ene had het in de vraagstelling over bussen van De Lijn, de andere over bussen in het algemeen. Er zijn nog tal van significante verschillen. Sommigen gaan nog verder en vergelijken met tellingen van de VVM, wat weer iets totaal anders is. Dat is intellectueel oneerlijk. Men kan net zo goed de peilingen van Le Soir met die van La Libre Belgique gaan vergelijken en die dan weer met de verkiezingsuitslagen.

Dat het aandeel van het openbaar vervoer bijzonder klein blijft, is duidelijk. De heer Holemans heeft daar een punt. Dat aandeel moet omhoog, wat een gigantische opdracht is. Ik zou aan de aanwezige wetenschappers willen vragen of de volgende voorstelling van zaken klopt. Volgens mij zijn wij overgegaan van een verhaal waarin het aandeel van openbaar vervoer daalt en dat van de automobilititeit sterk stijgt naar een verhaal waarin het openbaar vervoer opnieuw begint toe te nemen, terwijl ook de automobilititeit blijft stijgen.

De heer Johan Sauwens : Daarnet zei de minister zelf nog dat men niet mag vergelijken. Nu trekt hij zelfs conclusies.

Minister Steve Stevaert : Ook de laatste tellingen geven de indruk dat de toename van de automobilititeit stilaan maar zeker een limiet heeft bereikt. Ik zeg niet dat dit een verdienste is, maar die cijfers hebben we. Ook AWV doet met andere doelstellingen metingen en tellingen.

Men mag vervoer en mobiliteit niet verenigen tot het fileprobleem. Een gezond beleid terzake heeft meervoudige doelstellingen nodig.

Het aandeel van het openbaar vervoer is klein, maar het is wel spectaculair gestegen. Die grafiek hebben we toch gezien ?

De heer Carl Decaluwe : Dit is belangrijk. In de wetenschappelijke studie gaat het over reizigers.

Minister Steve Stevaert : Het onderzoek is wetenschappelijk verantwoord. Dat neemt iedereen hier aan. Het is niet waar dat ik het aanval. Wel bestrijd ik de onterechte conclusies die door sommigen eruit worden getrokken. Ik neem aan dat de wetenschappers het eens zijn met die kritiek van mij. Men moet ophouden met de vergelijking tussen 1994 en 2000. Dat neemt niet weg dat men wel degelijk zinvolle dingen kan concluderen, zoals wat de heer Holemans zei.

Ondanks de spectaculaire toename van de ingezette middelen, bussen en chauffeurs, blijft het aan-

deel van het openbaar vervoer binnen onze verplaatsingen minimaal. Het blijft een andere vraag of het openbaar vervoer het fileprobleem kan oplossen. Wel zeker is dat de files enorm zullen toenemen, als het openbaar vervoer geminimaliseerd wordt, vooral tijdens de piekuren. We weten dat een toename van het autoverkeer met 1 procent een enorme verlenging van de files tot gevolg heeft. Een afname van 1 procent maakt ze veel korter. Een fijnmazig netwerk van bussen en trams is nodig.

Voor grotere afstanden is het vervoeren van mensen aan hoge snelheid belangrijk. Als we niet hadden geïnvesteerd in het openbaar vervoer, zouden de files dus veel langer zijn geweest. Dat is wiskundig zeker.

In Hasselt gingen 16 tot 17 procent van de mensen over van de auto naar de bus. Ik vind dat spectaculair veel. Men zegt dan dat het eigenlijk om fietsers en voetgangers gaat, maar dat is een voorbarige conclusie uit een enquête bij regenweer. Het is evident dat fietsers en voetgangers dan kiezen voor de bus. Maar als die er niet was, zouden ze de auto nemen. Het is niet bewezen dat het decreet Basismobiliteit en het aanbod van een fijnmaziger openbaar vervoer tot gevolg hebben dat het aantal verplaatsingen per fiets of te voet afneemt. Het is zeer wel mogelijk dat ze juist toenemen bij volledige realisering van het decreet in een vervoersregio. Men combineert immers. Het fietsverkeer in mijn stad werd alvast drukker toen het openbaar vervoer gratis werd. Doe daar niet denigrerend over en denk goed na.

De discussie over de zogeheten modal split is zeer belangrijk. Ik herhaal dat we komen van een daling van het openbaar vervoer die is omgebogen naar een stijging. De aangroei van de automobilititeit blijft niet op dezelfde manier duren. De stijging van het vervoer op de waterwegen is drastisch sinds de afschaffing van de vaarrechten en een aantal andere flankerende maatregelen. Ook die doet het autoverkeer niet meteen dalen, maar zonder die stijging zou de toename van het wegvervoer nog veel groter zijn.

Ik zou wel willen dat de beelden die over elkaar werden gelegd met de fameuze grafiek als gevolg, nog eens fijner werden uitgelegd.

De heer Carl Decaluwe : Het is in feite hopeloos om de discussie aan te gaan. De minister mengt immers voortdurend eigen gevoelens en eigen interpretaties met de statistische gegevens.

Hij beweert dat in Hasselt 16 procent van de bevolking de wagen laat staan en zijn verplaatsing te voet aflegt. De overgang van voetgangers naar het openbaar vervoer zou dan weer helemaal niet kloppen.

Minister Stevaert is ook bevoegd voor statistiek. Als ik hem echter bezig hoor, ben ik beschaamd dat de minister van statistiek op een dergelijke wijze met cijfers goochelt en alle gegevens met elkaar mengt.

Op deze wijze hoopt hij toch maar gelijk te kunnen krijgen voor zijn beweringen.

Wie was de opdrachtgever voor deze studie ? De minister had beter eens goed gekeken. Het is toch de bedoeling om evolutietrends te ontdekken ? Als men echter pretendeert dat de cijfers van 1994 en van 2000 onvergelijkbaar zijn, gaat men dan met een nieuwe studie de gegevens weer wat verfijnen ? Men moet wetenschappelijke studies maken die vergelijkbaar zijn.

De essentie van de studie is niet dat er een verschil is tussen een bus van de Lijn en een autocar. Tussen 1994 en 2000 bestaat er een speling van 5 à 6 procent zowel naar boven als naar onder. Berekent men echter alles nauwkeurig dan komt men tot de conclusie dat men rekening moet houden met een speling van 25 procent.

Men beschikt echter nog steeds niet over een geïntegreerd mobiliteitsplan en over te behalen doelstellingen. Hoe kan men dan een vergelijking maken ? Dit is het grote verschil met Nederland.

Tot mijn eigen grote verbazing heeft men het nu over een nieuwe grote studie. Die zal dan ook weer bulken van gegevens die niet te vergelijken zijn. Het wordt dus dringend tijd dat er een einde gemaakt wordt aan het produceren van studies waarvan de resultaten onvergelijkbaar zijn.

De CD&V-fractie zal de begroting niet goedkeuren wanneer de minister zich niet engageert om kostenefficiënt te werk te gaan bij de Lijn. Ter uitvoering van het decreet rond basismobiliteit voert de minister immers steeds meer lucht en jaagt hij de Lijn steeds meer op kosten.

Mobiliteit is enorm belangrijk voor de economie. Files moeten afgebouwd worden. Samen met zijn federale collega's kan de minister hier het voortouw in nemen. Men zal dan echter maatregelen moeten nemen die niet populair zullen zijn. Maat-

regelen dringen zich evenwel op als men het goed voorheeft met onze regio.

Het beschikbare budget steeg inmiddels met 58 procent. Ik ben ervan overtuigd dat, indien deze middelen efficiënt zouden besteed worden, het aantal reizigers ook nog zou stijgen.

De heer Johan Sauwens : Men behandelt hier een ernstige zaak. Het gaat hier over het groeibudget binnen de Vlaamse begroting sinds 10 jaar. Wat is de doelmatigheid van de ingezette middelen ?

Ik heb die vraag reeds gesteld. De minister stelt dat men geen vergelijking kan maken tussen de studies van 1994 en 2000. Men beweert echter dat er een daling is van het aandeel van het openbaar vervoer en dat er een daling is van het aantal voetgangers. Over welke instrumenten beschikt de minister echter om een vergelijking te kunnen maken. Hij weet zeer goed dat mobiliteit een afgeleide is van de economische activiteit. De daling in de groei is door heel wat elementen te verklaren.

Hoe kan men de effecten van het mobiliteitsbeleid en de ingezette middelen, jaarlijks op hun doelmatigheid toetsen ? Welke inspanningen werden er tot hiertoe gedaan ? Indien de conclusies van de studie niet correct zouden zijn, over welke middelen beschikt men dan om, op basis van de naakte feiten, dit mobiliteitsbeleid te analyseren en op te volgen ?

De heer Dirk Holemans : Het is duidelijk dat in Vlaanderen een goed monitorsysteem ontbreekt. Dit is een uitdaging voor de minister.

De doelmatigheid moet uitgespreid worden naar de verschillende doelstellingen. De Lijn moet haar sociale doelmatigheid realiseren via basismobiliteit. Ik betwist dit niet. Er is echter ook een ecologische doelmatigheid. De minister weet niet of hij het fileprobleem kan oplossen met het openbaar vervoer maar hij weet wel dat er meer files zouden zijn, indien het aanbod aan openbaar vervoer zou dalen.

Men moet nu de uitdagingen aangaan om de files aan te pakken met het openbaar vervoer. Men heeft het Kyoto-protocol goedgekeurd. De CO₂-uitstoot en het aantal kilometer dat met wagens wordt afgelegd, moeten dalen. Welke rol zal de Lijn hierin spelen ? Dit is de toekomstige uitdaging van de Lijn. Vandaar dat ook het monitorsysteem zo snel mogelijk op punt gezet moet worden. Jaar na

jaar moeten we kunnen beschikken over een modal split.

Minister Steve Stevaert : De heren Sauwens en Decaluwe beweren dat er conclusies beschikbaar zijn van de mobiliteitscel. Men zal deze conclusies straks krijgen. Ik heb ze tot nu toe echter nog niet gehoord. De onderzoekers zeggen echter zelf ook dat men bepaalde conclusies niet mag trekken.

De enige studie die we nu kennen gaat over het gratis openbaar vervoer te Hasselt. Uit deze studie blijkt duidelijk dat zestien tot zeventien procent van de bewoners de wagen niet meer gebruikt en overschakelt op het openbaar vervoer. Voetgangers en fietsers gaan van het openbaar vervoer gebruik maken wanneer de weersomstandigheden hen ertoe nopen. Is er op dat ogenblik geen goed openbaar vervoer dan schakelen deze personen terug over op de wagen.

In Gent heeft men in het centrum van de stad een reusachtige ingreep gedaan. Indien men daar een studie zou uitvoeren dan zou men automatisch tot de conclusie komen dat voetgangers en fietsers overschakelen op het openbaar vervoer. Vroeger schakelde men echter over op de wagen. Dit is een correcte conclusie.

Ik heb met het openbaar vervoer meerdere doelstellingen. Het gaat hierbij zowel om sociale, ecologische als veiligheidsdoelstellingen. Ik ben eveneens bevoegd voor energie. Energie neem ik dan ook steeds mee in dit hele verhaal. Ik zie hier geen tegenspraak in. Nu zal men er moeten voor zorgen dat men, in een volgende fase, iets kan doen aan het fileprobleem. Men zal hier het openbaar vervoer voor nodig hebben.

Men zal het fileprobleem echter enkel met een totaalpakket aan maatregelen kunnen bestrijden. Ook tal van zaken, zoals de transportsector, zal men ter discussie moeten durven stellen. In Antwerpen zal dan bijvoorbeeld het Masterplan moeten afgestemd worden op het haven- en waterwegenbeleid.

Het allerbelangrijkste is echter dat men tot een mentaliteitswijzing moet komen. Via de mentaliteit kan men ook het gedrag wijzigen. Tijdens de schoolvakanties daalt het aantal files gevoelig. Omdat de doorstroming op onze wegen op dat ogenblik echter beter is, nemen een aantal mensen dan weer de wagen.

2. Uiteenzetting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn

Mevrouw Ingrid Lieten : De cijfers betreffende het gebruik van De Lijn zijn niet gebaseerd op ingewikkelde wetenschappelijke studies maar op registratie van reizigersaantallen.

De methodiek die opgenomen is in onze beheers-overeenkomst bleef volledig ongewijzigd sinds 1991. Door die continuïteit van methodiek is een perfecte vergelijking mogelijk voor alle gegevens over een periode van tien jaar.

De methodiek bevat twee onderdelen : de ontwaarding en de aanname.

Ontwaarding gebeurt door mensen die met biljetten en kaarten reizen. Zij registreren zichzelf door hun kaart of biljet te laten afstempelen bij het opstappen.

Een relatief nieuw gegeven is de groep van mensen die reizen door tussenkomst van derden (van gemeentebesturen of voor + 65-jarigen) Reizigers die daarvan genieten laten zich ook registreren en zijn dus opgenomen in de cijfers betreffende de ontwaarding.

Het tweede onderdeel van de methodiek is de aanname. Het is een hypothetisch cijfer dat weergeeft hoe vaak de houders van abonnementen reizen. In het systeem van de abonnementen hebben we een grondige hervorming en vereenvoudiging doorgevoerd. Maar de aannames zijn constant gebleven. Dat heeft als resultaat dat we een perfect beeld hebben van de trend en dat we die ook kunnen valideren.

De belangrijkste hervorming in het abonnementsysteem bestaat eruit dat de oude abonnementen punt – tot – punt – abonnementen waren. Zij konden slechts gebruikt worden voor een bepaald traject, en waren, in het geval van schoolabonnementen, ook beperkt in tijd (bijvoorbeeld gebruik tijdens de vakanties was niet toegestaan). Hoewel de hedendaagse abonnementen geldig zijn voor het hele net behielden wij toch dezelfde aannames.

Over de periode 1994-2002 stellen we eerst een continu dalend marktaandeel vast. Pas in 2001, en zeker in 2002, is er dankzij de invoering van de Buzzy Pazz een duidelijke stijging.

De verhouding tussen het aandeel van de ontwaarding en het aandeel van de abonnementen blijft nagenoeg constant. We mogen niet uit het oog ver-

liezen dat een aantal reizigers op geen enkele manier geregistreerd wordt. We hebben het hier over eigen werknemers, kinderen jonger dan 6, kinderen jonger dan 12 die lid zijn van de Bond, parlementsleden, stadswacht enzovoort.

Wat het totaal aantal reizigers betreft zaten we in een dalend systeem van 1994 tot 1999. Er is een significante stijging in 2000 en 2001.

De heer Johan Sauwens : Uit de statistieken blijkt dat er een duidelijke overstap is van ontwaarding naar abonnement. In hoeverre is dat een weerspiegeling van het feitelijke gedrag van de reizigers ? Maken zij inderdaad meer gebruik van het openbaar vervoer ? Ik zou graag harde cijfers zien. In hoeverre komt die aanname van 90 maandelijks verplaatsingen overeen met de realiteit ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Het gebruik van de biljetten bleef stijgen. Het zijn duidelijk de kaartreizigers die overstapten naar het gebruik van een abonnement. De aannames bleven stabiel en de verhouding blijft gelijk.

De heer Johan Sauwens : Ja, maar daar zitten ook de +65-jarigen bij.

Mevrouw Ingrid Lieten : Zij die reizen door tussenkomst van derden worden wel degelijk geregistreerd. Zij ontvangen geen pasje waarmee ze gewoon instappen. Zij ontwaarden en worden dus wel degelijk in de ontwaardingscijfers opgenomen.

Het is opvallend dat de stijging van het aantal reizigers zo significant is in 2000 en 2001.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Toch is er al een lichte stijging merkbaar in 1998 en 1999. Hebt u daar een verklaring voor ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Ze is wellicht te danken aan de wijziging van het mobiliteitsbeleid. In die periode begon men eindelijk echt naar vervoer te kijken. Er was ook de invoering van de convenanten.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het gratis rijden startte pas eind 1999. Hoe verklaart u de stijging van 1996 tot 1999 ?

De heer Johan Sauwens : De verklaring moet gezocht worden in de economische groei. Er waren minder werklozen. Mobiliteit is altijd een afgeleide.

Mevrouw Ingrid Lieten : Het is zeker zo dat de combinatie van verschillende elementen hierin een rol speelde.

Laten we de groei van de reizigersaantallen per entiteit bekijken. In 1994 was het gebruik van het openbaar vervoer procentueel het grootst in Antwerpen. Daarna volgden Oost-Vlaanderen, Vlaams Brabant, West-Vlaanderen en Limburg. In 2001 stellen we een lichte procentuele daling vast in Antwerpen en Oost-Vlaanderen, terwijl het aandeel van West-Vlaanderen en Limburg stijgt.

Wat het gebruik van de verschillende types van vervoersbewijzen betreft zien we dat het gebruik van biljetten en abonnementen stijgt. Het gebruik van kaarten daalt.

Ook het aantal mensen dat met tussenkomst van derden reist stijgt, maar blijft beperkt ten opzichte van het totale reizigersaantal.

Over de stijging bij de 65+-ers, waarnaar de voorzitter verwees, kan ik vertellen dat ze begin 2000 werd opgebouwd en dat er in 2001 en 2002 een evolutie is naar een constante grafiek, met nog een lichte stijging. Er zijn nu 2,5 miljoen reizigers per maand die gebruik maken van de 65+-kaart.

In 2001 heeft het aanbod van de Buzzy Pazz geleid tot een stijging van het aantal abonnementen. Deze stijging liep door in 2002. Dat is de reden waarom we bij het begin van het schooljaar in de spits met capaciteitsproblemen te maken kregen. In 2002 was er dan een enorme stijging van de Omnipas, die toen pas geïntroduceerd werd. Nu rijst de vraag of we in de toekomst een stabilisering van de cijfers zullen kennen of een verdere stijging.

We hebben twee onderzoeken verricht naar twee verschillende groepen van klanten, de 65+-ers en de gebruikers van de Buzzy Pazz. De enquête bij de 65+-ers leert dat 30 procent van de respondenten zegt dat ze zich nu meer verplaatsen dan vroeger, terwijl 70 procent onder hen zich vaker dan vroeger met De Lijn verplaatst. Daaruit zouden we kunnen afleiden dat deze mensen nu eerder geneigd zijn met het openbaar vervoer te reizen. Bij de gebruikers van de Buzzy Pazz is er een duidelijke toename van het gebruik van De Lijn voor de hoofdverplaatsing. Meer dan 30 procent van de huidige abonnees zijn nieuwe klanten. Dat zijn jongeren die vroeger De Lijn niet gebruikten voor hun hoofdverplaatsing. Daarnaast gebruiken ze de Buzzy Pazz ook voor nevenverplaatsingen, bijvoorbeeld voor boodschappen of uitstapjes. Vroeger deden ze de verplaatsing meestal als passagier in

de auto, met andere woorden, vader of moeder organiseerde de verplaatsing voor het sociaal leven van de jongere. Nu kiest 43 procent van de jonge abonnees voor die nevenverplaatsingen voor het openbaar vervoer, waardoor ze een zekere onafhankelijkheid hebben.

Ik hoop dat ik hiermee inzicht heb verschaft in wat wij meten en weten.

De heer Robert Voorhamme : De manier waarop deze statistieken worden opgemaakt is zeer belangrijk. Een constante meetmethode is belangrijk om een vergelijking tussen de verschillende jaren mogelijk te maken.

Toch kunnen de werkelijke cijfers nog afwijken van wat hier wordt weergegeven. Dat heeft te maken met zwartrijden en met de aannames voor de abonnementen. Zwartrijden komt veel voor bij jongeren ; dit verschijnsel kent misschien geen sterke evolutie. Ik heb ook de indruk dat senioren nu ze gratis kunnen reizen minder de neiging hebben hun vervoersbewijs te ontwaarderen, zeker wanneer er veel volk op tram of bus zit. Ze rijden toch gratis en ze voelen dit niet aan als een overtreding.

Het is duidelijk dat de Buzzy Pazz leidt tot een stijging van het aantal passagiers. De veronderstelling dat het aantal verplaatsingen per abonnement constant blijft kan leiden tot een systematische onderschatting van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer door de betrokken jongeren.

De heer Dirk Holemans : De bijdrage van De Lijn heeft me teleurgesteld. Ik heb niet echt iets nieuws gehoord. Ik had gehoopt dat men ons zou vertellen welke effecten de tarief- en doorstromingsmaatregelen van De Lijn hebben gehad op de globale mobiliteit en op de modal split.

De minister verwijst steeds naar een studie die enkele jaren geleden in Hasselt werd uitgevoerd. Het zou goed zijn gericht onderzoek te doen om op deze vragen een antwoord te krijgen. Is er hierover misschien al onderzoek aan de gang ?

De heer Johan Sauwens : Het netabonnement en de vereenvoudiging van het aantal titels is een goede zaak. Toen De Lijn werd opgericht waren er wel 120 verschillende vervoerstittels. Deze vereenvoudiging zal de drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer verlagen. Uit vroegere studies bleek trouwens dat het gemak van een abonnement meer invloed heeft dan de prijs van de verplaatsingen.

Ik heb wel het gevoel dat we meer willen weten. Wordt de modalsplit bijgestuurd door de geleverde inspanningen? Er is een zeer sterke groei voor de 65+-ers. Ook bij de jongeren is er een sterke toename van het gebruik van het openbaar vervoer en dat ten koste van de verplaatsingen te voet, met de fiets en als passagier in de auto van vader of moeder.

We hebben echter geen zicht op de evolutie van het aandeel van het woon-werkverkeer. De groei van het aantal reizigers zegt iets, maar niet alles. Deze goede cijfers hebben een hoog PR-gehalte, ook binnen het politieke milieu dat over de budgetten moet beslissen.

Het zou goed zijn indien een externe instantie de effecten zou meten om de monitoring en de effecten op de global split te kunnen sturen. Misschien kan de mobiliteitscel dat op zich nemen?

Mevrouw Ingrid Lieten : In 1991 heeft men op basis van recente en betrouwbare studies een schattingsmethode ingevoerd om het aantal verplaatsingen per abonnement te bepalen. We zijn die methode blijven hanteren omwille van de vergelijkbaarheid van de gegevens. Uit de enquête over de Buzzy Pazz kunnen we afleiden dat de schattingen van het aantal gebruikers aan de lage kant zijn.

We kunnen ons inzake verplaatsingsgedrag alleen baseren op gegevens van de recente enquêtes. Vorig jaar, na de invoering van de Buzzy Pazz, was er een eerste enquête over de wijziging van het verplaatsingsgedrag van jongeren. We kunnen de resultaten van deze enquête bezorgen aan de geïnteresseerden. Een soortgelijke enquête hebben we ook gedaan voor de 65+-ers. Nu komt er een nieuwe reeks enquêtes over het verplaatsingsgedrag van jongeren en over de Omnipas. In 2003 zullen de resultaten bekend zijn.

We hebben ook al drie keer na elkaar tevredenheidsmetingen laten uitvoeren door een onafhankelijk bureau, met specifieke methoden. Uit de laatste meting is gebleken dat we beter scoren voor de frequentie, de aansluitingen, het tarievenbeleid en de stiptheid. Het gevoerde beleid heeft dus effect op de tevredenheid van de klanten.

Minister Steve Stevaert : De stijgingen hebben niet alleen te maken met de tarieven maar ook het aanbod en de doorstroming zijn belangrijk. Vijfenzestigplussers rijden gratis en in sommige steden of gemeenten zestigplussers, evenals de min 12-jarigen.

De Buzzy Pazz is een goed systeem. Met de Buzzy Pazz worden er veel verplaatsingen gedaan tijdens de vakantieperiodes en voor naschoolse activiteiten. Op die manier krijgen we een vermindering van het autoverbruik. Het schoolabonnement telde vroeger tijdens de schoolperiode van thuis naar school en terug. Men betaalde over het algemeen niet extra voor andere verplaatsingen met het openbaar vervoer.

Voor de middengroep of vijftientigplussers is er de Omnipas. Dat nieuwe abonnement lijkt ook een succes te worden. De Omnipas kan men breder gebruiken dan de vroegere woon-werkpas.

De bekommernis van de heer Sauwens over het woon-werkverkeer is terecht. In de toekomst moeten we daaraan meer aandacht besteden. Voor het woon-werkverkeer zijn er een aantal factoren, die bijzonder moeilijk liggen zoals onder meer de slechte ruimtelijke ordening. Het ontsluiten van de kleine industrieterreinen door middel van openbaar vervoer met flexibele werktijden vormt een extra barrière. We moeten met proefprojecten en eventueel met derdebetalerssystemen werken. Ook moeten we proberen om clusters te zoeken.

Het tarievenbeleid kan een belangrijk instrument zijn om resultaat te boeken. Uit studies blijkt soms dat het potentieel op een bepaald industrieterrein, bijzonder laag is.

De realiteit kan om verschillende redenen totaal anders zijn. We willen een nieuw product collectief aanbieden, namelijk woon-werk-winkel (de 3 w's extra). Om daar een echte succesformule van te maken dient het fiscaal niet belastbaar te zijn. Dat is momenteel nog een knelpunt.

Het valt alvast niet onder de sociale zekerheid want anders wordt het zeer duur. Met een dergelijk systeem kan men industrieterreinen veel doelmatiger ontsluiten, maar dan zal men met clusters moeten werken en ook samenwerken met de privé-sector.

In Limburg is de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij aan het nadenken over een dergelijk vervoersplan rond de cluster van de Fordfabriek en de toeleveringsbedrijven. Daar is een interessant potentieel aanwezig voor De Lijn.

De heer Johan Sauwens : De capaciteitsproblemen zijn een knelpunt.

Minister Steve Stevaert : De capaciteitsproblemen zijn niet zozeer een probleem omdat ze niet in de

piekpunten zitten. We zullen wel het tijdsvenster van de Vlaamse Vervoersmaatschappij drastisch moeten veranderen met alle syndicale problemen vandien.

Ze zitten wel in het piekpunt van de file maar daarom niet in het piekpunt van De Lijn. Het piekpunt van De Lijn situeert zich rond 8.30 uur met het schoolvervoer. Vermits we nu met een geïntegreerde aanpak van het schoolvervoer starten, kan dat allemaal in elkaar passen.

De heer Dirk Holemans : Men dient niet alleen te spreken over tariefmaatregelen, maar ook over de uitbouw van de infrastructuur. Er zijn heel wat grote clusters, met name Gent en Antwerpen, waar heel wat autokilometers kunnen worden bespaard als de uitbouw van de voorstedelijke tramnetten gerealiseerd wordt.

Minister Steve Stevaert : Beide aspecten hangen samen. De uitbouw van de tramnetten is momenteel beperkt tot Gent en Antwerpen. Voor de ontsluiting van industrieterreinen is ook de bus belangrijk.

De heer Dirk Holemans : Ik stel vast dat er de uitbreiding niet echt versneld wordt. We zullen daarover verder spreken tijdens de begrotingsbesprekingen.

3. Uiteenzetting door de heer Reginald Keygnaert, hoofd Mobiliteitscel Vlaamse Gemeenschap

De heer Reginald Keygnaert : Ik heb samengewerkt met de experts van De Lijn en van het OVG in voorbereiding van deze hoorzitting. Een monitoringsysteem bestaat uit een aantal onderdelen die bepaalde facetten belichten en waarbij men de samenhang tussen de verschillende onderdelen dient te bewaken. Uit de presentaties blijkt dat er drie verschillende instrumenten verwante maar verschillende zaken met betrekking tot het mobiliteitsbeleid meten.

Vooreerst zijn er de verkeerstellingen van AWV waar men aantallen voertuigen meet, zowel personen- als vrachtwagens, zowel Vlaamse als buitenlandse wagens met als doel een efficiënt verkeersbeheer. Wil men weten hoe druk het is op de wegen of wat de evolutie is van het werkverkeer is, dan is dat het beste instrument.

De reizigerstellingen van De Lijn zijn een tweede instrument. Dat is een stabiel meetinstrument dat

continu het aantal reizigers meet. Als men op korte termijn het effect van bepaalde maatregelen op het openbaar vervoer wil zien, dient men te kijken naar de evolutie van de tellingen bij De Lijn. We hebben dat meetinstrument altijd gebruikt en zullen dat blijven doen. De tellingen van De Lijn zijn net zomin verdacht als de verkeerstellingen van AWV.

Een derde instrument is het OVG. Vlaanderen is pas in 1994 gestart met een dergelijk onderzoek. Dat is zeer laat. Omdat we niet echt tevreden waren over de kwaliteit in vergelijking met de omringende landen, hebben we de methodiek gewijzigd. Als men wil weten wat de marktaandelen van de inwoners van Vlaanderen in de mobiliteit zijn of als men determinanten wil, dan dient men de scherpe foto van 2000 te nemen. Door het systeem te wijzigen en kwalitatief te verbeteren, mag men de foto van 1994 en die van 2000 niet vergelijken.

We hebben drie goede instrumenten die gebruikt moeten worden om te meten waarvoor ze zijn gemaakt.

OVG kan de basis worden van een algemeen monitoringsysteem maar we zullen altijd blijven samenwerken met de AWV en De Lijn voor de voertuigen reizigerstellingen. Met een extern bureau kan men nooit dezelfde metingen doen. Dit is de conclusie van alle experts. Als De Lijn bijvoorbeeld start met een nieuwe lijn, meten ze de dag nadien hoeveel reizigers er zijn. Het is onmogelijk om hetzelfde te doen met een extern bureau. Dat geldt ook voor de verkeerstellingen. Als er een nieuw rijvak aangelegd wordt of als een kruispunt wordt herwerkt, dan kan men door de automatische tellingen onmiddellijk het effect zien.

De heer Dirk Holemans : We zitten met drie meetinstrumenten, die drie verschillende dingen meten. Daaruit kan men kleine stukjes realiteit afleiden. Het Vlaams Gewest beschikt dus niet over een meetinstrument om het effect van het beleid geïntegreerd te meten. Dat we niet kunnen vergelijken of verbanden leggen, is toch een probleem ? Men luidt in feite de alarmbel : er is een nieuw monitoringsysteem nodig om het debat met cijfers te kunnen stofferen.

De heer Johan Sauwens : Wij trekken conclusies in dezelfde zin. Er is behoefte aan een opvolgingssysteem dat buiten discussie staat en pure cijfers interpreteert op grond van een algemeen aanvaarde methodologie. Dan komen we niet meer telkens opnieuw in welles-nietesdiscussies terecht.

Ik stel voor om niet om de vijf tot zes jaar, maar jaarlijks op te volgen. Dat moet toch mogelijk zijn ? Het komt er immers precies op aan om in kleine dingen te kunnen bijsturen, zoals bijvoorbeeld inzake schoolvakanties.

Het antwoord van de mobiliteitscel ontgoochelt me. Ik heb er geen probleem mee dat De Lijn zelf meet en telt, maar elke organisatie heeft behoefte aan interne én externe controle. Dat is een kwestie van goed bestuur en geen verdachtmaking.

Worden de resultaten van de APS-surveys door De Lijn meegenomen ? Zij lopen gelijk met de conclusies van het OVG. Ook zij zeggen dat het aandeel van het openbaar vervoer bij autobezitters vandaag nog lager is dan in 1996. Frequent openbaar vervoergebruik daalde met 1,5 %. Twee derde maakt er zelden of nooit gebruik van. Gebruik van openbaar vervoer en fiets neemt niet toe. Het staal van 1.500 respondenten is erg representatief. Hoe interpreteert de mobiliteitscel die bekende gegevens ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Vergis ik mij als ik de volgende conclusies trek ? Ten eerste, wij beschikken over zeer veel gegevens uit vier verschillende bronnen : OVG, APS, De Lijn en AVW. Verbanden tussen deze gegevens mogen wij evenwel niet leggen. Ten tweede, bijna alle mensen verplaatsen zich meer dan vroeger. Ten derde, het aantal busritten stijgt, in het bijzonder bij de categorieën 16-25 jaar en 65+. Ten vierde, de totale mobiliteit neemt toe. Ten vijfde, er is niet zo veel méér infrastructuur gecreëerd ter uitbreiding van het openbaar vervoer. Ten zesde, wij hebben geen duidelijk beeld van de wijzigingen inzake modal split. Ten zevende, de effecten van de beleidsmaatregelen kennen wij niet. Wij weten iets over het sociale aspect, maar niets over de gevolgen op de belangrijke domeinen energie, klimaat en milieu. Ten achtste, wij beschikken niet over een goede monitoring. Ten negende, een doelmatigheidsanalyse is niet gemakkelijk. Misschien kan het geheel van het vervoer dienen als proeftuin om na te denken over dat meetinstrument ? Tijdsindeling en ruimtelijke ordening spelen immers een belangrijke rol bij de keuze voor openbaar vervoer. Het is niet altijd de schuld van de mensen zelf.

De heer Dirk Holemans : Men zou dat historisch kunnen analyseren.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : En verwijzen naar de doden ? Al het goede hebben wij te danken aan onszelf en al het slechte aan diegenen

die ons voorgingen ? Ik verzet mij tegen die opvatting.

De heer Dirk Holemans : Misschien kunnen wij professor Kesteloot uitnodigen voor een uiteenzetting over de geschiedenis van de mobiliteit in Vlaanderen. Men kan niet ontkennen dat in het verleden beslissingen zijn genomen waarvan wij vandaag de gevolgen dragen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het is in elk geval niet dankzij u dat we vandaag in de meest welvarende regio leven.

De heer Pieter Huybrechts : Beschikt De Lijn over voldoende materiaal en middelen om aan alle eisen die hier gesteld worden, te voldoen ?

De heer Reginald Keygnaert : Mijn conclusie inzake monitoring is dat wij inmiddels over een basis beschikken voor marktaandelen en uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid. Men mag niet vergeten dat wij pas in 1994 gestart zijn met OVG. Als het goed werkte, zou het ons monitoringsysteem worden. Wij vroegen krediet en moesten de kwaliteit aanpassen.

De frequentie van het onderzoek is een zaak van expertise, middelen en tijd. Om de vijf jaar vanaf 2000 lijkt weinig. Twee jaar is mogelijk. Om het jaar is nutteloos. Daarvoor is dit soort onderzoek te omvattend. Men ziet geen verschillen na een jaar. Wij hadden voor ogen om OVG mee te pakken in de hele strategische planningscyclus, die werkt met periodes van vijf jaar. Daarin zouden we geregeld een foto nemen, een soort evaluatie van de voorbije periode. Sneller werken zou ik afraden, al kan het. Wel moet men complementair fijnere tellingen blijven gebruiken.

Men vroeg of wij gebruikmaken van de algemene planningsdienst. Ik verwees reeds naar Stativaria. Hun vragen zijn evenwel te geleid : ze zijn meer gericht op attitudes en algemene keuzes.

De heer Johan Sauwens : Maar zij beschikken wel over een vaste methodologie.

De heer Reginald Keygnaert : Vergelijking met OVG is ook hier weer onmogelijk. Bovendien beschikken zij nog niet over gegevens op langere termijn.

Wij werken samen met APS. Samen bekijken wij hoe iedereen zijn bijdrage kan leveren aan een definitief monitoringsysteem. We gaan alles in elkaar klikken.

De heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN : De discussie is belangrijk. Alle beleidsverantwoordelijken willen het effect van hun beleidsmaatregelen kennen. Vele landen zijn op zoek naar een geïntegreerd monitoringsysteem voor mobiliteit. Het bestaat nog niet. Ik pleit er trouwens niet voor om alles in één grote databank te stoppen. Men moet weten waar en voor welk effect men iets zoekt, voor welk beleidsaspect. Wil men bijvoorbeeld informatie over het effect van maatregelen om files in het Antwerpse aan te pakken, dan is een OVG geen geschikt instrument.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat al heel wat aanzetten inzake normen om bijvoorbeeld de wijzigingen in de modal split te meten. Wel gaat hier in de eerste plaats aandacht naar de hoofdwegen en de toegangswegen van de grote agglomeraties gedurende de avondspits. Uit het OVG kan men geen gedetailleerde lokale conclusies trekken, terwijl mobiliteitsproblemen vaak lokaal zijn. Een OVG op Vlaams niveau om de vier-vijf jaar is haalbaar. Frequentere OVG's zijn nodig voor kleinere regio's in functie van welbepaalde problemen.

Samen met Nederland en andere landen moeten we blijven zoeken naar mogelijkheden om de effecten van beleidsmaatregelen inzake mobiliteit zo snel mogelijk te meten. De huidige studies bieden daar evenwel nog geen direct antwoord op.

Verbanden leggen tussen de resultaten van de verschillende verkeersenquêtes, -tellingen en onderzoeken blijft een taak voor de experts en de administratie. De resultaten van een bepaalde studie zouden vóór de finale rapportering en conclusies voorgelegd moeten worden voor reflectie aan een klankbordgroep van mensen die ervaring hebben met de dagelijkse praktijk. De experts worden dan verplicht om eerst op hun vragen en opmerkingen te antwoorden, vooraleer conclusies te trekken, wat de realiteitszin zal ten goede komen.

Op het vlak van mobiliteitsmonitoring vallen hoe dan ook nog heel wat stappen te zetten. De uitwerking ervan is een opdracht in het kader van het mobiliteitsplan. Ik herhaal evenwel dat we niet tot één grote databank moeten komen. Er zijn verschillende meetinstrumenten tegelijk nodig, bijvoorbeeld lokaal en nationaal. We moeten wel zien hoe we een en ander kunnen integreren.

De Voorzitter,

De Verslaggever,

Wivina DEMEESTER-DE MEYER
