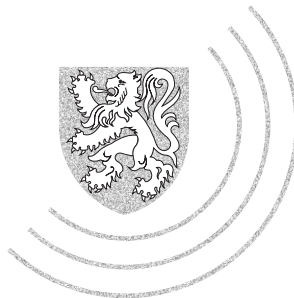


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

12 december 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Johan Sauwens –

betreffende de telling van het aantal reizigers bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Verfaillie**

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, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

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

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Zie :

1817 (2002-2003)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de heer Johan Sauwens	4
2. Bespreking	5
3. Stemming	7

DAMES EN HEREN,

De Commissie besprak dit voorstel van resolutie op dinsdag 9 december 2003.

Het voorstel van resolutie werd verworpen.

1. Toelichting door de heer Johan Sauwens

De heer Johan Sauwens verklaart dat hij de voorbije twee jaren regelmatig de discussie gevoerd heeft over de reizigerscijfers die De Lijn verspreidt.

Het voorstel van resolutie heeft tot doel tot een reëel telsysteem te komen dat de Vlaamse regering toelaat de werkelijke cijfers daadwerkelijk op te volgen omdat de huidige tellingen en “hoera-berichten” van De Lijn nergens op slaan.

Hij verklaart dat deze Vlaamse regering en vooral voormalig minister Stevaert een sofistieke redenering ontwikkelen. Omdat men de verkeersveiligheid wenst te vergroten, moet de pakkans vergroten en bijgevolg moeten er zoveel mogelijk verkeersovertredingen zijn die vastgesteld worden. Als er dan veel processen-verbaal worden opge maakt, schept men het gevoel dat er iets gebeurt aan de verkeersveiligheid.

Dezelfde sofistieke redenering doet zich voor bij De Lijn.

De doelstellingen van het Vlaamse verkeersbeleid zijn naast de verhoging van de verkeersveiligheid, ook de verbetering van de bereikbaarheid van de economische centra en de steden.

Openbaar vervoer is een belangrijk element in de modal split. Het moet zoveel mogelijk gepromoot worden met de bedoeling zoveel mogelijk reizigers te krijgen die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Concrete maatregelen zijn het bijna gratis verkeer voor 65-plussers en min twaalfjarigen, waardoor de reizigerscijfers fors worden opgetrokken. Daar bovenop deelt men gratis abonnementen uit. Elk abonnement wordt daarenboven aangerekend voor 90 ritten per maand wat totaal irrealistisch is omdat men dan in de praktijk zou te kampen hebben met een enorm capaciteitsprobleem, niet alleen in Antwerpen en Gent maar ook in de rest van Vlaanderen.

De basisstelling van de heer Johan Sauwens is dat de verhoging van het aantal reizigers een doel op zich wordt van De Lijn. Getuige daarvan zijn de “driemaandelijke hoera-berichten” van De Lijn terwijl er in verhouding veel voetgangers en fietsers naar de trams en bussen gehaald worden. Het echte nettoresultaat, dat wil zeggen mensen die uit de auto naar het openbaar vervoer worden gehaald, is echter zeer beperkt, zeker als men dit vergelijkt met de kredieten die aan De Lijn toegekend worden. Zijn stelling is dat de kredieten voor het onderhoud van de wegen sterk verminderd worden omdat de middelen voor De Lijn bijna alle vrije beleidsruimte opsloppen.

Sinds 1999 zijn de kredieten van De Lijn immers met meer dan 70% gestegen, daar waar de totaliteit van de Vlaamse begroting slechts met 20% gestegen is.

De essentiële vraag is, hoeveel reizigers De Lijn nu echt telt ?

Al diverse keren werden vragen gesteld over de telling van het aantal reizigers bij De Lijn, en meer bepaald over de forfaitaire raming van het abonnementengebruik. Het antwoord van De Lijn was dat de huidige telmethode werd ingevoerd bij de start van de Vlaamse Vervoermaatschappij en dat dezelfde aannames inzake abonnementengebruik gehanteerd blijven, om de reizigerscijfers jaar na jaar vergelijkbaar te houden.

Belangrijker nog dan de “vergelijkbaarheid qua methode”, is naar zijn mening dat de telling van het aantal reizigers in een bepaald jaar een weergave van het aantal gebruikers gedurende dat jaar moet zijn. De heer Johan Sauwens heeft tal van redenen om eraan te twifelen dat de gehanteerde telmethode nog tot een realistische weergave leidt van het aantal reizigers.

Het aantal toegerekende ritten voor een abonnement bedraagt 90 per maand (1.080 per jaar of 2,96 per dag) voor een “stadsbewoner” en 52 per maand (624 per jaar of 1,71 per dag) voor een “streekbewoner”. In vergelijking met het gemiddelde aantal verplaatsingen per dag per Vlaming, namelijk 2,5 in 2001 – de heer Johan Sauwens baseert zich hiervoor op het Mobiliteitsplan Vlaanderen – lijken die aantallen zeer hoog. Bovendien worden maar 2,7% van het aantal verplaatsingen met de bus, tram of metro gemaakt.

De gemiddelde Vlaming verplaatst zich dus per dag maar 0,07 maal met de bus, tram of metro. Een verplaatsing met het openbaar vervoer kan bestaan

uit meerdere ritten en een openbaar vervoergebruiker zou zich meer kunnen verplaatsen dan een gemiddelde Vlaming, maar dan nog lijken de forfaitaire aannames van De Lijn hoog te zijn.

Het is niet onlogisch om dezelfde methode te blijven gebruiken om zo vergelijkbare cijfers te verkrijgen. Het is echter wel onlogisch om te allen prijze dezelfde methode te behouden en daar het realiteitsgehalte van de raming van het aantal reizigers aan op te offeren.

Indien het aantal abonnementen nauwelijks zou wijzigen, zou het weinig uitmaken of de forfaitaire aannames realistisch zijn. De jongste jaren is het aantal abonnementen echter fors toegenomen. Dat heeft onder meer te maken met de gevoerde tariefpolitiek. De prijs van abonnementen is in absolute termen, én in vergelijking met een “rittenkaart”, gedaald. Talrijke kaartgebruikers zijn overgeschakeld naar abonnementen, omdat een abonnement relatief goedkoper is geworden en een groter gebruiksgemak heeft. Het aantal ritten op jaarbasis, vanaf wanneer een abonnement voordeliger wordt dan kaartgebruik, ligt fors lager dan het aantal toegerekende ritten : voor een “stadsbewoner” 4 à 5 keer lager, voor een “streekbewoner” 2 à 3 keer.

De heer Johan Sauwens verwijst naar de cijfers die in dat verband zijn opgenomen in het gedrukte stuk. Bovendien worden steeds meer abonnementen gratis (een Buzzy Pazz vanaf het derde kind ; gratis abonnementen in ruil voor de inlevering van een nummerplaat ; gratis VDAB-jobpas) of voor heel lage prijzen verstrekt (12,40 of 25 euro naargelang van het geval : betalende VDAB-jobpas, VG-netabonnement voor bestaansminimumtrekkers en asielzoekers, en WIGW-netabonnement).

Daar bovenop zijn er 70.000 gratis abonnementen via derdebetalers gemeenten. Het lid baseert zich hiervoor op antwoorden die de minister hem op schriftelijke vragen bezorgd heeft. Conclusie is dat 53% van het aantal abonnementen gratis zijn of voor een zeer lage prijs verleend worden.

De vraag is in hoeverre de toename van het aantal reizigers deze trend volgt ? In 1990-1991, bij de opstart van De Lijn, was een abonnement een zeer dure zaak ; nu wordt het quasi gratis afgeleverd. Het lid is niet gekant tegen een systeem van gratis abonnementen maar wenst wel duidelijkheid over de gehanteerde cijfers van De Lijn. De Vlaamse overheid weet perfect welke vissen van jaar tot jaar in welke beek in Vlaanderen zwemmen en welke lozingen er gebeuren, maar de Vlaamse overheid slaagt er niet in klare wijn te schenken over de

reële reizigerscijfers van De Lijn, terwijl De Lijn wel meer en meer middelen toebedeeld krijgt.

De totale opbrengst van het voormalige kijk- en luistergeld is onvoldoende om De Lijn te financieren.

De heer Johan Sauwens resumeert dat zijn stelling is dat een bijna gratis of een gratis abonnement doorgaans minder intensief wordt gebruikt dan een abonnement waarvoor men moet betalen.

Het is frappant dat, bij de recent gelanceerde 3W-Extra-abonnementen, er per maand maar 30 ritten (360 per jaar) worden geteld als men in de stad woont en 17 (204 per jaar) als men streekbewoner is.

Als men aan de extra abonnementen in 2002 het verbruik toerekent zoals dat gebeurt bij de nieuwe 3W-Extra-abonnementen (360 op jaarbasis in de stad), dan zou de toename van het aantal reizigers in 2002 meer dan gehalveerd worden tot + 24 miljoen (in plaats van + 53 miljoen). Dezelfde rekenregel, toegepast op de periode 1999-2002, reduceert de stijging van het aantal reizigers tot + 27% (in plaats van het onwaarschijnlijke + 43%).

De heer Johan Sauwens hoopt dat dit parlement via deze resolutie de opdracht zal geven aan de regering om het reële gebruik van het openbaar vervoer (trams en bussen) te meten, zodat op basis van deze objectieve gegevens een beleid kan gehanteerd worden. Op die manier kan er bijgestuurd worden, en een tarievenpolitiek gevoerd worden die resorteert in maatschappelijke effecten. Zo kan dan een einde gemaakt worden aan het huidige fictieverhaal van De Lijn omdat dit gebaseerd is op pure fictieve cijfers.

2. Bespreking

Minister Gilbert Bossuyt neemt akte van het zeer zware intentieproces van de heer Johan Sauwens.

Het forfaitaire aantal reizigers per netabonnement werd bij de start van De Lijn in 1991 vastgelegd en wordt sindsdien gebruikt. Een dergelijke constante meetmethode maakt een vergelijking over de jaren heen mogelijk en geeft duidelijk tendensen weer.

De Lijn is van mening dat het huidige forfaitaire aantal reizigers, dat toegekend wordt aan een netabonnement, dicht bij het werkelijke aantal reizigers aansluit.

Wat de opmerking in verband met de verschuiving van kaartreizigers naar abonnementsreizigers betreft, verklaart de minister dat uit de reizigersstatistieken blijkt dat het aantal kaartreizigers daalt. Dit is een gevolg van de invoering van de netabonnementen Buzzy Pazz en Omnipas. Veel kaartreizigers zijn overgestapt naar de meer gebruiksvriendelijke abonnementen. Uit onderzoek naar de Buzzy Pazzers blijkt dat deze personen door de invoering van netabonnementen meer verplaatsingen met De Lijn doen dan ze vroeger deden. Het bezit van een netabonnement stimuleert dus het aantal verplaatsingen met De Lijn.

Dat er een verschuiving merkbaar is van het aantal reizigers dat voorheen een kaart gebruikte naar abonnementen is enkel maar toe te juichen. Op deze manier wordt de klantbinding sterker, vermits een abonnee zich meer betrokken voelt.

Ook voor de doorstroming is de verschuiving van kaart naar abonnement een pluspunt, aangezien abonnees geen handeling meer moeten verrichten op het voertuig (de aanschaf van een biljet of kaart en de ontwaarding van een kaart valt weg). Dit komt de efficiëntie en de doorstroming van de dienstuitvoering enkel maar ten goede.

Aangezien doorstroming een zeer belangrijke factor is, wenst De Lijn hierop in te spelen door onder andere het aantal handelingen op het voertuig zoveel mogelijk te beperken. Een verschuiving van de reizigers met kaarten naar abonnementen is dan ook positief te noemen.

In verband met het forfaitaire aantal reizigers met gratis abonnementen en abonnementen tegen verminderde prijs, verklaart de minister dat het verspreken van gratis abonnementen of het afleveren van abonnementen tegen een verminderde prijs telkens is ingegeven door sociale of maatschappelijke overwegingen.

De Lijn heeft een niet te ontkennen sociale functie en het is haar taak om voor bepaalde doelgroepen openbaar vervoer te garanderen, onder meer door het verlagen van de prijs voor deze doelgroepen.

Het opteren voor het afleveren van abonnementen voor deze doelgroepen is ingegeven door de tendens om zo weinig mogelijk handelingen op het voertuig te hebben.

De heer Johan Sauwens merkt op dat voor de abonnementen, die in het kader van het derdebetalersysteem 3W-Extra worden afgeleverd, andere forfaits worden geteld (30 reizigers per maand in-

dien de abonnee in de stad woont en 17 reizigers per maand indien de abonnee in de streek woont).

De heer Johan Sauwens past dit forfaitaire aantal reizigers van de 3W-Extra abonnementen zomaar toe op de abonnementen die gratis of tegen verminderde prijs worden afgeleverd, om tot de conclusie te komen dat dan de reizigersstijging slechts 27% is in plaats van 43%.

De Lijn merkt op dat het toepassen van het verlaagde forfaitaire aantal reizigers voor deze abonnementen niet opgaat :

- vermits bij het derdebetalerssysteem 3W-Extra de werkgever zelf beslist om aan al zijn personeelsleden en aan de partners een abonnement te geven, ook aan diegene die het niet zullen gebruiken en/of niet wensen ;
- bij het afleveren van de gratis abonnementen moet de abonnee zelf een actie ondernemen (bijvoorbeeld een auto wegdoen en een nummerplaat inleveren) en zijn abonnement aanvragen ;
- ook een vergelijking met het gebruik van de abonnementen, afgeleverd aan verminderde prijs, gaat niet op. De abonnementen tegen een verlaagde prijs worden toegestaan aan personen die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Deze voorwaarde is meestal inkomensgebonden (zie VG-netabonnementen en WIGW-netabonnementen). Het feit dat deze personen toch opteren om een abonnement te kopen (aan een voor hen toch wel betekenisvol bedrag van 25 euro) wil zeggen dat zij er veelvuldig gebruik van zullen maken.

Bijkomend kan nog vermeld worden dat een abonnee tot maximaal 4 kinderen jonger dan 12 jaar gratis kan meenemen. Deze kinderen worden nergens vermeld in de statistieken.

Met betrekking tot de conclusie van de resolutie verklaart de minister dat een nieuw telsysteem aan een aantal voorwaarden moet voldoen, met name :

- een systeem dat ook verdere tariefintegratie met andere vervoermaatschappijen toelaat en dus compatibel moet zijn ;
- een systeem dat de handelingen van de reiziger verder kan beperken zodat de doorstroming kan verbeteren en de commerciële snelheid verder kan verhogen ;

- de kostprijs van het systeem moet in verhouding staan tot de gegevens die men er mee kan genereren.

Derhalve dient een dergelijk systeem ingevoerd te worden in overleg met de andere vervoermaatschappijen in België. Momenteel worden hieromtrent trouwens gesprekken gevoerd tussen de vervoermaatschappijen.

Minister Gilbert Bossuyt benadrukt dat hij geen voorstander is van “cijfer – fetisjisme”.

De heer Johan Sauwens noteert dat de minister geen bezwaar heeft dat er een nieuw telsysteem komt. Op het moment dat deze Vlaamse regering opteert om 20 miljard BEF te geven aan De Lijn, is het belangrijk dat deze regering volledige klaarheid geeft omtrent de maatschappelijke weerslag van de middelen die worden verleend aan De Lijn. Men kan dan de tellingen van De Lijn zelf niet als enige parameter gebruiken ; er is nood aan externe controle. Het lid ziet daarin een opdracht voor de Mobiliteitscel LIN van de Vlaamse Gemeenschap. Deze cel zou ook de evolutie van het aantal reizigers in de loop van de jaren mee moeten betrekken in zijn onderzoek.

In Nederland – waar de abonnementen veel duurder zijn maar het aanbod zeker kwalitatief evenwaardig is aan het onze – worden andere cijfers dan de 90 ritten die De Lijn hanteert, gebruikt. Daar is er sprake van 47 tot 51 ritten per maand voor de abonnementsdragers in stadsgebied, en 43 in landelijk gebied. Zijn basiskritiek betreft niet het tarievenbeleid, maar gaat fundamenteel over de telmethode die leidt tot fictieve irreële cijfers.

Hij pleit nogmaals voor objectieve tellingen zoals dat voor alle andere maatschappelijke fenomenen gebeurt. Voor De Lijn mag en kan dit blijkbaar niet omdat het maatschappelijk succesverhaal moet blijven doorgaan in deze mooie paarse welvaartstaat.

De heer Jean Geraerts verklaart dat hij principieel op zich geen probleem heeft met de voorliggende resolutie. Hij is ook voorstander van een objectieve telling, maar hij vraagt zich af wat uiteindelijk de finaliteit is van deze resolutie. Wat is de bedoeling als men dit koppelt aan de basismobiliteit ? Wat maakt het uit als men exact weet hoeveel reizigers er zijn, wetende dat het principe van basismobiliteit is dat iedere Vlaming recht heeft op openbaar vervoer op 750 meter van zijn woonplaats ? Hij begrijpt de achtergrond van deze resolutie niet : zal

men lijnen afschaffen of minder middelen geven aan De Lijn ?

De heer Johan Sauwens pleit ervoor om de onderzoeken, waarnaar de minister alludeerde in zijn repliek, ter beschikking te stellen van het parlement.

De minister repliceert dat dit geen bezwaar is.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heer Johan Sauwens betreffende de telling van het aantal reizigers bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn wordt verworpen met 6 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

De verslaggever,

Jan

VERFAILLIE

De voorzitter,

Wivina

DEMEESTER-DE MEYER