Stuk **1235** (2006-2007) – Nr. 1

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2006-2007

24 mei 2006

HOORZITTING

over de studie 'Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen' en de studie 'Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer'

VERSLAG

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

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

INHOUD

Blz.

I. Toelichting door mevrouw Moniek Denhaen, woordvoerder Touring 4

II. Toelichting door professor Herman Matthijs 5

III. Toelichting door de heer Luc Bontemps, afgevaardigd bestuurder Febiac 7

IV. Bespreking: vragen van de leden en discussie 8

V. Toelichting door mevrouw Griet De Ceuster, directeur van Transport & Mobility Leuven 17

VI. Bespreking: vragen van de leden en discussie 20

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op woensdag 25 april en dinsdag 8 mei 2007 een hoorzitting over de studie 'Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer' met de auteur professor Herman Matthijs en mevrouw Moniek Denhaen, woordvoerder Touring, en de heer Lux Bontemps, gedelegeerd bestuurder bij Febiac, en over de studie 'Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen' met mevrouw Griet De Ceuster, directeur van Transport & Mobility Leuven.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW MONIEK DENHAEN, WOORDVOERDER TOURING

Mevrouw Moniek Denhaen, woordvoerder Touring: De studie 'Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer' werd in opdracht van Touring en Febiac uitgevoerd door doctor Evy Crals van de UHasselt en professor Herman Matthijs van de VUB. Dr. Crals laat zich verontschuldigen. Gezien haar afwezigheid zullen we trachten in onze uiteenzetting de belangrijkste vervoersgegevens die dr. Crals heeft verzameld, te vermelden.

Er is nogal wat discussie geweest over de studie, daarom wil ik het waarom ervan toelichten. Het verkeer op de weg is de voorbije twintig jaar met een derde toegenomen bij gelijkblijvende wegcapaciteit. Daardoor is de wegeninfrastructuur vandaag op bepaalde plaatsen en momenten oververzadigd.

Het zou ons hier te ver leiden om alle oorzaken daarvan op te sommen. Wel wil ik een citaat geven uit een Nederlandse studie, dat in één zin samenvat waarom de automobiliteit zo sterk is gegroeid: "Onze samenleving is auto-afhankelijker geworden doordat een groter deel van de bevolking, vooral vrouwen, betaalde arbeid verricht, meer verdient, een auto bezit, in kleinere huishoudens leeft, werk en huishoudelijke taken moet combineren, een hectische tijdsbesteding heeft en de vrije tijd meer buitenshuis doorbrengt". Om al die activiteiten vlot te combineren, grepen de meeste huishoudens veelal naar de auto als flexibel instrument voor hun mobiliteit. Anderzijds is er in Vlaanderen en België uiteraard het gebrek aan een doordachte politiek inzake ruimtelijke ordening tijdens de vorige eeuw, waardoor diensten, bedrijven en burgers zich zowat overal te lande konden vestigen zonder dat er gekeken werd naar bereikbaarheid.

Ook het vervoer van goederen over de weg is onder meer door de groeiende havenactiviteiten in Vlaanderen en door de vraag naar just-in-time- en just-in-sequenceleveringen, sterk gestegen.

Het openbaar vervoer is de voorbije jaren niet in staat gebleken om een afdoende oplossing te bieden voor de groeiende mobiliteitsbehoeften en voor de aanpak van het fileprobleem. De complementariteit tussen auto en openbaar vervoer, waarvan wij voorstander zijn, bleek en blijkt nog steeds niet performant te zijn. Kortom, we werden en worden geconfronteerd met een sterk groeiende mobiliteitsvraag die leidt tot steeds omvangrijkere mobiliteitsproblemen.

We stelden ons dan ook een aantal logische vragen. Hoeveel personen worden via beide transportsystemen vervoerd? Die gegevens werden verzameld door dr. Crals van de UHasselt. Hoeveel wordt geïnvesteerd in privaat en openbaar vervoer en hoe verhouden die investeringen zich tot elkaar? Zijn er voldoende investeringen in beide transportsystemen? Worden de belastinggelden van de burger goed besteed, of kan men vragen stellen bij hun rendement? Is er voldoende transparantie over het gebruik van die gelden? Hoeveel investeren andere EU-landen in openbaar vervoer? Die vragen werden toevertrouwd aan professor Herman Matthijs.

De opdracht aan de academici luidde aldus: "Geef een overzicht van de personenmobiliteit in België enerzijds, en de openbare opbrengsten en uitgaven in het openbaar en privaat vervoer die daarmee gepaard gaan anderzijds."

We hebben bewust geopteerd om de externe kosten van zowel de auto als van het openbaar vervoer niet in kaart te brengen, niet omdat we die kosten niet onder ogen willen zien, maar wel omdat die kosten door de wetenschappers zelf niet altijd op een eenduidige manier geïnterpreteerd en berekend worden. Voorts verschillen de externe kosten zeer sterk naargelang de plaats, het tijdstip en het voertuigtype. Het bleek onmogelijk om een dergelijk complex onderzoek te verrichten binnen de gestelde termijnen en budgetten.

Bovendien kunnen die externe kosten niet los gezien worden van een onderzoek naar de interne en externe baten van zowel privé- als openbaar vervoer, en naar de impact die de doorrekening van externe kosten heeft op die baten. Dat is trouwens een onderzoeksdomein waarover – volgens ons – nog heel weinig geweten, bekend en verschenen is. Misschien kan Transport & Mobility Leuven daar meer over vertellen.

Wat we intussen wel weten, is dat er de voorbije jaren massaal geïnvesteerd werd in openbaar vervoer, terwijl investeringen in de verbetering, de modernisering en het onderhoud van wegeninfrastruc-

tuur ondermaats bleven. Het gemotoriseerde privévervoer moest steeds meer betalen, terwijl gebruikers van openbaar vervoer steeds minder dienden te betalen en zelfs gratis reisden. Is het dan niet logisch dat we ons vragen stellen over waar de grenzen liggen om mobiliteit als economisch gegeven al dan niet onder normale prijsmechanismen te laten vallen?

Gezien de prijs die automobilisten betalen – 12 miljard euro in 2005 via twaalf verschillende fiscale bijdragen – vroegen en vragen we ons af waarom vandaag slechts 1,6 miljard euro naar het wegennet gaat en waarom investeringen in het onderhoud van het wegenpatrimonium zo beschamend laag zijn. Daartegenover staat dat het driedubbele bedrag wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Dat neemt nochtans maar één op tien verplaatsingen voor zijn rekening.

Waarom dat enorme verschil in investeringen in openbaar en privaat personenvervoer? Hoopt men dat, door ondermaats te investeren in een vlottere wegeninfrastructuur, de automobilist het beu wordt om aan te schuiven in de file? Dat hij er, uit pure ellende, de brui aangeeft? Hoopt men dat, door de autofiscaliteit stap voor stap te verhogen, een aantal automobilisten verplicht wordt om de auto te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken? We durven er niet aan denken dat dit de echte beweegredenen zouden zijn van een mobiliteitsbeleid, maar we krijgen soms wel die indruk.

Of hoopt men dat de automobilist spontaan overstapt naar het gebruik van het openbaar vervoer wegens de gratis politiek die de belastingbetaler weliswaar zwaar betaalt? Als die overstap een haalbare kaart zou zijn, zou zeker een deel van de automobilisten kiezen voor het openbaar vervoer. Er is echter nog een extra voorwaarde, namelijk dat het openbaar vervoer toegankelijker gemaakt wordt voor de auto.

Maar meestal is de overstap niet haalbaar. De voortdurende en ongenuanceerde kritiek vanuit bepaalde middens op het autogebruik is daarom vaak misplaatst. De burger, uw kiezer, houdt mee de economie en de sociale zekerheid recht en zelfs sommige begrotingen in evenwicht als hij naar en voor zijn werk met de auto rijdt. Uw kiezer wil daarnaast zorgen dat zijn kinderen snel en veilig op school raken. Uw kiezer moet 's morgens of 's avonds nog boodschappen doen. Uw kiezer wil 's avonds of in het weekend naar culturele, sociale of sportevenementen of wie weet, misschien wel naar uw plaatselijke politieke meetings.

De Vlaamse overheid spoort zijn burgers trouwens aan om 'uit hun kot te komen' en zich te verplaatsen. Denk maar aan de 210.000 burgers die vorige zondag het Vlaamse erfgoed gingen bewonderen. Wij denken niet dat ze allemaal te voet gingen.

Dat is de realiteit van de burger die u vertegenwoordigt. Hij wil zich steeds meer verplaatsen, want hij wordt aangemoedigd om deel te nemen aan zoveel mogelijk maatschappelijke facetten. En vaak doet hij of zij dat met de wagen. Hij wenst daarom een vlot en veilig wegennet, net zoals het goederenvervoer over de weg dat mee onze economie schraagt.

Ik eindig dan ook met een duidelijke oproep. Wat de auto betreft, zorg, samen met de Vlaamse Regering, dat er beduidend meer dan vandaag geïnvesteerd wordt in een wegeninfrastructuur die de veiligheid en de vlotheid van het personen- en goederenvervoer over de weg verhoogt. Het zal ook resulteren in een verminderde impact van het autogebruik op het milieu.

De academici hebben niets anders gedaan dan bestaande gegevens over openbaar vervoer verzameld en op een rijtje gezet waardoor het finale kostenplaatje duidelijk is. Dat stoort sommige politieke verantwoordelijken die hoofdzakelijk, of moeten we zeggen uitsluitend, heil verwachten van het openbaar vervoer. Het stoort omdat de flagrante wanverhouding tussen openbaar en privaat personenvervoer duidelijk is.

Wij vragen echter niet dat de uitgaven voor openbaar vervoer verminderd worden. We vragen wel dat investeringen in de juiste verhoudingen worden gezet tot de verkeersstromen, dat vervoerstatistieken, inkomsten en uitgaven op een transparante manier ter beschikking worden gesteld van ieder parlementslid en dat parlementsleden hun controlerende taak optimaal waarmaken.

Wij verwachten dat u, dames en heren van dit Vlaams Parlement, erop toeziet dat iedere euro van ons belastinggeld correct wordt geïnvesteerd en rendeert ten voordele van enerzijds een moderne wegeninfrastructuur die uitmunt door haar veiligheid en haar performant verkeersmanagement en anderzijds ten voordele van een kwalitatief, frequent en comfortabel openbaar vervoer.

II. TOELICHTING DOOR PROFESSOR HERMAN MATTHIJS

Professor Herman Matthijs: Ik zal mijn deel van de studie in twee delen toelichten. Ten eerste zal ik enkele bestuurlijke invalshoeken bekijken, de managementtechnieken tussen de diverse overheden, Vlaams, federaal en de openbare vervoersmaatschappijen en de regulators. Ten tweede zal ik een overzicht geven van de diverse budgettaire kosten en

opbrengsten in de verschillende begrotingen.

De beheersovereenkomst is een managementtechniek die ontstaan is in het begin van de jaren negentig door de wet van maart 1991 op de autonome federale overheidsbedrijven. Die heeft een variant gekregen op Vlaams en Brussels vlak. Beheersovereenkomsten worden ook wel eens beheerscontracten genoemd. In feite komt het erop neer dat er voor een vrij lange periode, meestal vijf tot zes jaar, exclusieve overeenkomsten gesloten worden tussen overheden, federaal, Brussels of Vlaams en in dit geval de openbare vervoersmaatschappijen, MIVB, De Lijn of NMBS.

Het is opvallend dat er sinds het begin van die managementtechniek nooit enige parlementaire controle of medespraak geweest is bij de opstelling, laat staan bij de wijziging van die contracten. Dat druist in tegen de parlementaire controle in een democratie.

Een tweede bestuurlijke vaststelling handelt over de regulators. De Europese Commissie heeft gestipuleerd dat de vervoersmarkt vrij moet zijn. Daardoor moet er een onafhankelijke regulator zijn. Sinds het midden van de jaren negentig is dat al zo in andere sectoren bijvoorbeeld de telecommunicatie of de postdiensten. Pas sinds kort is er een regulator voor de spoorwegen. Voor de vervoersmaatschappijen van bus, tram en metro bestaat er geen regulator.

Om het in juridisch bestuurlijke termen te stellen, zou er bijvoorbeeld op Vlaams vlak in het kader van het beter bestuurlijk beleid een EVA opgericht kunnen worden of een orgaan met een statuut sui generis. Die instelling zou los van de regering, maar toch gebonden aan de uitvoerende macht of eventueel het parlement kunnen functioneren. In Groot-Brittannië zijn een aantal regulators, onder andere voor de telecomsector, gerelateerd aan het parlement. Een regulator kan op een onafhankelijke manier de controle uitoefenen maar ook betrokken worden bij de beheersovereenkomsten. Hij zou ook de openbare effecten van de uitbesteding van lijnen kunnen berekenen.

Bij mijn weten is het de eerste keer dat er een algemeen overzicht gegeven wordt van de diverse budgettaire kosten van het openbaar vervoer.

De eerste maatschappij die wij hebben bekeken is de Brusselse MIVB. Het overzicht van de werkingskosten vanuit de Brusselse begroting is in de studie te vinden vanaf pagina 70. Uit de grafieken blijkt dat zuiver budgettair bekeken de MIVB een zware kostenpost is in de uitgavenbegroting van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Wel kan de MIVB in vergelijking met de andere publieke vervoermaatschappijen de beste kosten-batenanalyse voorleggen.

Vervolgens hebben wij gekeken naar Vlaanderen. Op bladzijde 73 en volgende wordt een overzicht gegeven van de diverse kosten op basis van de initiële en de aangepaste uitgavenbegrotingen door de jaren heen, zowel de niet-gesplitste kredieten als de gesplitste ordonnanceringskredieten en de gesplitste vastleggingskredieten. Wij hebben berekend dat de eigen opbrengsten van De Lijn 12% van de ontvangsten uitmaken.

Dan zijn wij de federale NMBS gaan bekijken. Die maatschappij heeft een nieuwe structuur: NMBS-Holding, Infrabel en de eigenlijke NMBS voor het reizigersvervoer. Opvallend in de cijfers is enerzijds dat de NMBS verhoudingsgewijs de grootste kost oplevert voor de begroting met meer dan 2,5 miljard euro per jaar en anderzijds dat er twee belangrijke budgettaire ontwikkelingen zijn gebeurd. Om te beginnen heeft de federale overheid een groot stuk van de schulden overgenomen via de techniek van het fonds. Verder wordt vanaf dit jaar een heel pakket van en vanaf volgend jaar de hele pensioenkas feitelijk overgenomen door de federale overheid. Gevolg is dat de spoorwegmaatschappij voor infrastructuur en exploitatie veel meer geld heeft gekregen, want de totale kosten voor de begroting zijn zeker niet gezakt.

Op pagina 103 en volgende wordt naar de lokale besturen gekeken. Wij berekenden de opbrengst voor gemeenten en steden van de opdeciemen in de verkeersbelasting. In het kader van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 zijn wij ook een overzicht gaan zoeken van de opbrengsten van het eurovignet, de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting zelf, die immers door de staatshervorming gewestelijke belastingen zijn geworden, maar nog steeds federaal worden geïnd, ook al hebben Vlaanderen en Brussel plannen om dat voortaan zelf te doen. De cijfers blijken elk jaar toe te nemen.

Voor de berekeningen inzake accijnzen hebben wij ons gebaseerd op de cijfers van de douanediensten. Het gaat om de opbrengsten van energieproducten. Ook daar hebben we moeten concluderen dat die de laatste jaren fors zijn gestegen.

Op pagina 106 vindt men de opbrengsten van de verkeersboetes, die institutioneel bizar zijn omdat ze worden verwezenlijkt op wegen die geen eigendom zijn van de federale overheid, terwijl ze toch in de federale schatkist belanden. Opmerkelijk is dat in de toelichting bij de rijksmiddelenbegroting wordt erkend dat men het een goede zaak vindt dat die opbrengsten gigantisch stijgen. De gewesten hebben daar echter niets aan, al is het wel zo dat een deel van dit bedrag de laatste jaren wordt gebruikt voor

de financiering van het fonds van de politiezones, waardoor men indirect budgettair toch uitkomt bij de lokale besturen.

Ook berekenden wij de btw, de taks op verzekeringspremies, de verplichte bijdragen op verzekeringspremies, de Waalse autoradiotaks, de opbrengsten van de technische keuring, de opbrengsten van de rijbewijzen voor de lokale overheden. We hebben ook nog proberen te zoeken naar de opbrengsten van het parkeren, maar wij zijn in feite alleen achter de cijfers van Antwerpen gekomen, dat hiervoor een gemeentelijk autonoom bedrijf heeft. Er is dus nog een nieuwe studie over dat onderwerp nodig, gezien nogal wat parkeergelegenheid in Vlaanderen en Brussel in handen is van privébedrijven.

III. TOELICHTING DOOR DE HEER LUC BONTEMPS, AFGEVAARDIGD BESTUURDER FEBIAC

De heer Luc Bontemps, afgevaardigd bestuurder Febiac: De voorbije maanden zijn op de publicatie van onze studie heel wat reacties gekomen. Voor sommigen was de studie een belangrijke aanzet om de geld- en verkeersstromen in het openbaar en privévervoer samen in kaart te brengen en te vergelijken. De studie was in dat opzicht een primeur. Wij zijn verheugd dat zij een discussie op gang heeft gebracht.

Voor anderen waren de resultaten confronterend, ja zelfs ongehoord. Het ontlokte uitspraken als: “Deze studie gaat voorbij aan elk realisme”, “De betonboeren laten nog eens van zich horen”, “Schandalig!” of nog “Het ware gezicht van de autolobby komt naar boven.” Vanuit bepaalde hoek werden onze conclusies en aanbevelingen uit de studie zelfs afgedaan als een pleidooi voor de ontmanteling van het openbaar vervoer.

Dat is onzin natuurlijk. Wie onze publicaties leest, weet dat Febiac al jaren pleit voor een openbaar vervoer dat aanvullend werkt op het privévervoer, maar niet voor een dat het andere uitsluit. Wij betreuren bijvoorbeeld dat het GEN zo veel vertraging oploopt. Slogans uit het recente verleden zoals “Op een dag zal je de wegen vergeten”, “Maak onze steden autovrij” of “Ruil je nummerplaat in voor een busabonnement”, zijn voorbeelden van exclusief denken waar de autosector al lang niet meer aan meedoet.

Wel wilden we met deze studie het mobiliteitsdebat voeden en nagaan of ons vervoersysteem tegemoet komt aan de noden en dagelijkse realiteit waarin heel wat mensen leven en bewegen. En die realiteit is dat de auto voor steeds meer gezinnen een centraal gegeven is. Mevrouw Crals gaat daar in haar studie uitvoerig op in en zij betreurt dat daarover zo weinig statistieken beschikbaar zijn. Het aantal autoloze gezinnen is op tien jaar tijd gedaald van 28% tot 23% in 2001. In Vlaanderen was dat zelfs 20%. Tegelijk is het fietsbezit sterk gestegen. Privévervoer vult met andere woorden de basismobiliteit in van steeds meer mensen.

Dit wil niet zeggen dat openbaar vervoer geen rol heeft in de basismobiliteit voor mensen zonder eigen vervoer. De vraag is wel of dit een prioriteit is naast andere prioriteiten in het mobiliteitsbeleid, welk vervoersysteem men hier voor ogen heeft, en hoeveel dat gaat kosten. Vlaanderen heeft massaal geïnvesteerd in een aanbodgericht openbaarvervoersysteem om in basismobiliteit te voorzien. Maar is dit nog nodig in de toekomst, als blijkt dat steeds meer mensen over eigen vervoer kunnen en ook willen beschikken? Hoe zinvol is een bushalte op een paar 100 meter van elke voordeur in Vlaanderen als de tussenbestemming of eindbestemming niet of moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer? Als uit een recente enquête blijkt dat 83% van de 50-plussers haast nooit het openbaar vervoer gebruikt, zelfs als het voor velen onder hen gratis kan? Als onderzoek aangeeft dat de nieuwe busgebruikers voordien vaak voetgangers of fietsers waren? Is het tegen deze achtergrond niet efficiënter om het aanbodgericht systeem – met de vele lege bussen – geleidelijk te vervangen door een vraagafhankelijk systeem, waar belbussen en taxi’s kunnen worden ingeschakeld, met uiteraard de nodige sociale correcties. Dit leidt tot een efficiëntere besteding van de overheidsmiddelen.

Met de vrijgekomen middelen kan het openbaar vervoer zich beter wapenen in domeinen waarin het sterk is: het ontsluiten van stedelijke gebieden en het verzorgen van pendelverkeer. Maar ook hier heeft de auto een rol van betekenis te spelen in het voor- en natransport, maar dan moet dat openbaar vervoer toegankelijker gemaakt worden voor de auto.

Bijgevolg moet de focus niet zozeer gaan naar gratis vervoer, maar wel naar comfortabel en autotoegankelijk openbaar vervoer om extra pendelaars aan te trekken. Met ‘Rail meets Road’ heeft Febiac al vier edities lang signalen gegeven aan wie het horen wil. Investeringen zijn nodig om vlakbij stations voldoende, gratis, beveiligde en vlot bereikbare parkings te voorzien. Zeker voor de 120 stopplaatsen van het GEN rond Brussel is een uitgebreid parkeeraanbod cruciaal, zoniet zullen te weinig autopendelaars overtuigd worden om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Wallonië, meer bepaald Waals-Brabant, heeft hier overigens al veel meer op ingespeeld dan Vlaanderen.

Hier is dus nog substitutie mogelijk van auto naar

openbaar vervoer, maar het zal alleszins niet volstaan om de verkeersproblemen beheersbaar te maken. Die zullen enerzijds via een rationeler autogebruik maar anderzijds ook via het wegennet moeten aangepakt worden. Daartoe moeten enkele ontbrekende schakels en knelpunten worden weggewerkt op het hoofdwegennet. Het gaat hier om een selectieve capaciteitsuitbreiding, er is immers geen ruimte meer om het wegennet uit te breiden op een schaal die gelijke tred houdt met de vervoersgroei. Daarnaast moet telematica de bestaande wegcapaciteit beter benutten. Vlaanderen is bezig met de uitbouw van een verkeerscentrum, maar dat is nog steeds niet gerealiseerd voor het ganse autosnelwegennet.

Deze optimalisering van het hoofdwegennet is van cruciaal belang voor de verdere ontwikkeling van onze economie, en om onze logistieke troeven te kunnen uitspelen. Maar ook op secundaire verkeerswegen moet men oog hebben voor vlot verkeer. In de praktijk stellen we vast dat die verkeersfunctie ondergeschikt wordt gesteld aan de zorg voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu. Dat is in heel wat gevallen terecht, maar daarom hoeft de wegcapaciteit nog niet beperkt te worden.

Neem nu de vrije busbanen op grote invalswegen, waarvoor de wegcapaciteit al eens gehalveerd wordt. De gevolgen laten zich raden: in de spits mag de bus al sneller ter plaatse zijn, maar overdag treden nu ook files op waar er voorheen geen waren, worden er omrijkilometers gereden en sluipwegen gebruikt, terwijl de busbaan zelf er veelal verlaten bij ligt. Deze monopolisering van de openbare weg is oneffficiënt en zelfs contraproductief voor milieu en verkeersveiligheid. We pleiten dan ook voor een doordachtere inrichting van ons wegennet, onder meer door vrije busbanen variabel te gebruiken. Een aantal landen kan daar zeker inspirerend zijn. De minister reageerde nog niet op onze voorstellen ter zake.

Samenvattend pleiten we voor meer complementariteit tussen auto en openbaar vervoer in het stedelijke verkeer en in het woonwerkverkeer, zodat de zwaktes van de ene vervoerwijze worden aangevuld met de sterktes van de andere. Voor vele andere verplaatsingsbehoeften zal privévervoer prominent aanwezig blijven en massaal gebruikmaken van ons wegennet.

Daarom vragen we dringend te stoppen met ons wegennet stiefmoederlijk te behandelen en zijn verkeersfunctie ondergeschikt te maken. Als ons land er economisch op vooruit wil gaan, moet het rekening houden met extra vervoer. Meer economische groei leidt immers tot meer werkgelegenheid, maar ook tot meer handel en vervoer. Het is utopisch om die groei uitsluitend via het openbaar vervoer te willen oplossen. Het mobiliteitsbeleid moet met deze realiteit rekening houden in de toewijzing en besteding van de overheidsmiddelen.

In dat verband leveren de autobelastingen de schatkist een slordige 12 miljard euro op. Dat staat in schril contrast met de 1,5 miljard euro voor het onderhoud en de investeringen in wegen, waarop bijna 90 percent van de verplaatsingen gebeurt. Stel dat we de nooit hadden geïnvesteerd in Belgacom en bij de oude RTT waren gebleven. Ik benadruk dat de staat van onze wegen een schande is en de verkeersveiligheid bedreigt. We hebben vijftien jaar lang ondergeïnvesteerd in onze wegen. Met alle gevolgen van dien: files en CO_2-uitstoot. Er moet iets gebeuren aan deze onderinvesteringen. Een analyse is nodig om verbeteringen aan te brengen.

Het openbaar vervoer, goed voor 10% van de verplaatsingen, is met 4,5 miljard overheidsdotaties dan ook rijkelijk bedeeld, maar heeft de mobiliteitsproblemen geenszins aangepakt. In een VBO-studie staat dat de Belgische overheid de NMBS ongeveer 0,32 euro subsidies betaalt per passagierskilometer. In Frankrijk, Denemarken en Nederland is dat respectievelijk 0,24, 0,23 en 0,15 euro. De subsidies aan het lokale openbare vervoer zijn ongeveer dubbel zo hoog als het Franse, Duitse en Nederlandse gemiddelde: 131 euro per hoofd ten aanzien van 67 euro.

Ons wegennet kampt al decennia lang met structurele onderinvesteringen in ons wegennet. Hierdoor betaalt men dag na dag de prijs van mobiliteitsproblemen en verkeersonveiligheid. Men mag niet enerzijds bewust de files laten aangroeien of creëren om nadien te besluiten dat de auto door andere vervoermiddelen vervangen moet worden.

Vandaag is een verdrievoudiging nodig van de investeringen in wegeninfrastructuur, niet om meer te doen dan wat elders gebeurt, wel om kwalitatief op hetzelfde niveau te komen als onze buurlanden, een handvol missing links weg te werken en de bestaande wegcapaciteit efficiënter te benutten. De infrastructuur in Brussel is beschamend. We hopen dat het Vlaams Parlement zich daarvan bewust is.

IV. BESPREKING: VRAGEN VAN DE LEDEN EN DISCUSSIE

De heer Freddy Van Gaever: Veel van wat de drie sprekers zegden, klonk mij als muziek in de oren. We hebben vernomen dat het Vlaams Parlement jaarlijks bijna 1 miljard euro investeert in het openbaar vervoer, dat maar voor één op de tien verplaatsingen zorgt. Er wordt beschamend weinig geïnvesteerd in onze wegen in vergelijking met wat de automobilist afdraagt. We hebben gehoord over het oneigenlijke gebruik van de wegeninfrastructuur

door de vrije busbanen.

Mevrouw Annick De Ridder: Het is belangrijk dit debat op gang te brengen. Wellicht was dat de belangrijkste doelstelling van deze studie. Er is al heel wat gediscussieerd over openbaar vervoer versus missing links en wegeninfrastructuur. Het is belangrijk dat beide in correlatie tot elkaar worden gebracht.

Er is een en ander gezegd dat al bekend was. Het gevaar bestaat dat we in een zwart-witdiscussie verzanden. Ik ben blij dat de sprekers benadrukken dat ze geen tegenstanders zijn van het openbaar vervoer. Ze vinden het belangrijk dat geïnvesteerd wordt in openbaar vervoer. Dat is belangrijk, anders wordt men al gauw als openbaarvervoershater afgeschilderd. Ik weet waarover ik spreek sedert ik een website heb gelanceerd met als naam www.legebussen.be. Waar het om gaat is de transparantie van de investeringen en het afwegen van prioriteiten.

Tot nog toe zijn de externe kosten van auto en openbaar vervoer niet berekend. De studie doet dat evenmin. Het zou interessant zijn dat voor beide eens te doen: zowel voor de auto als voor bijvoorbeeld de belbus. Ik heb vernomen dat de externe kosten van de belbus als gevolg van vervuiling drie- tot viermaal hoger liggen dan van een personenauto. Als een belbus dertig personen vervoert is dat voordelig. Als een belbus met twee passagiers rondrijdt, veroorzaken twee personenwagens minder vervuiling.

Ik vind me grotendeels terug in de conclusies, mits we de zaken in hun geheel bekijken. De autoafhankelijkheid van het Belgische gezin neemt toe. De levensstijl maakt het onmogelijk om afhankelijk te zijn van vaste uren. Door de flexibele werkuren en onze vrijetijdsbesteding wil men onafhankelijk zijn en grijpt men naar de eigen auto. Ik beweer niet dat deze toestand ideaal is maar het is wel de realiteit.

De suggestie om overheidsmiddelen efficiënter te besteden in het openbaar vervoer is terecht. Mijn fractie heeft daar de afgelopen jaren meermaals op gewezen. Ik merk dat minister Van Brempt al de stap heeft gezet naar een vraaggerichte aanpak. Bij aanvang van basismobiliteit werd vooral een aanbod gecreëerd.

Het voorstel om het openbaar vervoer autotoegankelijker maken, zou ik willen verbreden. We moeten het openbaar vervoer toegankelijker maken voor alle modi. De Lijn en NMBS moeten hun dienstregelingen beter op elkaar afstemmen. Bij de minste vertraging of wijziging bij de NMBS loopt alles in het honderd als De Lijn niet volgt. Omgekeerd geldt hetzelfde. Ik denk daarnaast dat men maar zal overstappen op bus, tram of trein als in de buurt van de stations grote, goedkope en toegankelijke parkings worden aangelegd. Wie een treinabonnement heeft, moet het recht hebben zijn auto achter te laten op de parking bij het station.

In de studie wordt de selectieve uitbreiding en betere benutting gesuggereerd. Belangrijk is dat het om een selectieve uitbreiding gaat. De capaciteit zomaar verdubbelen kan de bedoeling niet zijn. We moeten niet alleen nadenken over de missing links, maar ook overwegen de hoofdaders uit te breiden of minstens in stand te houden. We proberen terecht sluipverkeer buiten de woonkernen te houden. Dat zal op sommige plaatsen alleen mogelijk zijn mits de hoofdaders verbreed worden. De hoofdaders versmallen en sluipverkeer onmogelijk maken, kan niet.

Een ander voorbeeld van selectieve uitbreiding of betere benutting is het gebruik van de vrije busbanen. De vrije busbanen zijn pas nuttig als de automobilist merkt dat het tijdswinst oplevert. Niemand is voor een vrije busbaan voor één lege bus om de twee uur. Wie weigert taxi of collectief bedrijfsvervoer toe te laten op de vrije busbanen, ondermijnt het draagvlak nog meer.

In het Vlaamse regeerakkoord wordt gekozen voor het wegenvignet. We zijn een van de laatste EU-landen waar de buitenlanders niet betalen voor het gebruik van onze wegen. De opbrengstenramingen variëren van 1 tot 5 miljard euro. De Europese Commissie stond sceptisch tegenover dit systeem. Het idee is echter begraven door een coalitiepartner. Als de minister-president niet met een alternatief komt, zullen we voor rekeningrijden moeten kiezen. Zelfs het wegenvignet was maar een tijdelijk systeem omdat overal in Europa wordt overgestapt op een elektronisch systeem. Voor ons mag rekeningrijden geen gevolgen hebben voor de Vlaamse weggebruiker. Daarnaast moet rekeningrijden twee hoofdbedoelingen hebben: buitenlanders mee laten betalen of de mobiliteit sturen.

Hoe staan de sprekers tegenover een systeem van rekeningrijden dat neutraal is voor de Vlaamse weggebruiker? Hoe staan zij tegenover een gemoduleerd systeem dat duurder is tijdens de spitsuren maar tegelijk een kortere reistijd garandeert? Wat denken zij over een derdebetalersysteem waarbij een bedrijf betaalt voor zijn werknemers? Moeten belastingen als accijnzen op benzine, belasting op inverkeersstelling, verkeersbelasting enzovoort ook niet in rekening worden gebracht bij de invoering van dit systeem? Het moet dus een heel genuanceerd systeem worden. Ik denk bijvoorbeeld aan tegemoetkomingen voor de laagste inkomens. Deze discussie zal de

komende maanden actueel worden en sluit nauw aan bij de externe kosten van het wegverkeer.

De heer Carl Decaluwe: CD&V is het eens met de conclusies en aanbevelingen van Touring en Febiac. De vraag is echter hoe een en ander geconcretiseerd moet worden. CD&V heeft indertijd het STOP-principe gelanceerd. Dat is perfect mogelijk want zowel Febiac als Touring pleiten voor complementariteit. De ongenuanceerde reactie van mevrouw Lieten in de pers staat in schril contrast met deze genuanceerde uiteenzettingen.

In de studie stelt men voor de overheidsmiddelen efficiënter te besteden. Hoe ziet men dat concreet? Hier is al enkele keren gesuggereerd om een doorlichting te laten uitvoeren. Er is ook al voorgesteld om belbussen te vervangen door taxicheques. Is dat een haalbare mogelijkheid?

De vergelijkende tabellen kloppen, maar houden geen rekening met de staatsstructuur. Men haalt federale en Vlaamse uitgaven door elkaar. De cijfers moeten verrekend worden tot op Vlaams niveau om er de juiste conclusies uit te trekken. Inzake mobiliteitsbeleid is er uiteraard complementariteit tussen het Vlaamse niveau en de NMBS. De suggestie om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor de auto, geldt voor de spoorwegen maar ook voor de bussen.

Minister Peeters voert inzake wegenonderhoud een inhaalbeweging uit. Dat verloopt gezapig maar we moeten rekening houden met de mobiliteit. Massaal investeren in wegenonderhoud zal er alleen toe leiden dat iedereen stil komt te staan. De sprekers vragen extra middelen voor wegenonderhoud, maar hoe zien zij dat concreet?

In Vlaanderen zijn de marginale externe kosten van het wegverkeer driemaal zo hoog als de belastingen. Ze bedragen 27,3 euro per 100 voertuigkilometers tegenover 8,6 euro belastingen. Belangrijk is echter dat de autofiscaliteit zowel een federale als een Vlaamse bevoegdheid is. Als de overheid beslist alle externe kosten te verhalen op de vervuiler, zullen de belastingen op het wegverkeer verdrievoudigen. Het probleem is dat de externe kosten verschillen naargelang de aard van het voertuig, het tijdstip en de plaats. Ik heb gelezen dat de marginale externe kosten buiten de stad en tijdens de daluren 10,6 euro bedragen per 100 kilometer. Ik verneem ook dat de externe kosten – behalve de congestiekosten – dalen sedert 1991. Internalisering wordt dus allesbehalve eenvoudig. Wat stelt men zich voor bij de intelligente kilometerheffing? Ziet men dit enkel binnen België of binnen heel Europa? Hoe zal men tot een systeem komen dat leidt tot een goede mobiliteit waarin auto en openbaar vervoer complementair zijn?

De heer Jan Peumans: Ik heb alle respect voor de standpunten van Touring en Febiac. Ik herinner me de tijd dat Febiac tegen het openbaar vervoer was. Febiac is intussen van oordeel dat het openbaar vervoer complementair is aan de auto. Ik noem dat het voortschrijdend inzicht.

Ik richt mijn vragen uitsluitend tot de heer Matthijs. Ik ben elf jaar directeur geweest bij De Lijn. Men kan mij van vooringenomenheid betichten. Wie mijn standpunten kent, weet echter dat ik heel kritisch sta tegenover de tarievenpolitiek en de basismobiliteit van De Lijn. Ik ben niet kritisch over investeringen in het openbaar vervoer binnen de Vlaamse ruit. Ik denk dat men daar nog te weinig investeert om te vermijden dat alle wegen er dichtslibben.

Het is mevrouw Marleen Van den Eynde die minister Van Brempt een vraag heeft gesteld over de studie van professor Matthijs. Minister Van Brempt heeft toen heel uitgebreid geantwoord op een aantal delen van deze studie. Naar aanleiding van die vraag hebben we besloten de auteurs van de studie uit te nodigen.

Ik ben beschaamd over de manier waarop aan deze studie vorm en inhoud is gegeven. Ik dacht eerst dat het om een thesis ging, gemaakt in een of ander achterkamertje. Het bleek uiteindelijk toch om een studie te gaan gemaakt door twee professoren. Ik heb professor Crals enkele e-mails gestuurd, maar ze heeft me nooit geantwoord.

Op bladzijde 29 lees ik het volgende: “De veronderstelling dat het aantal verplaatsingen per abonnement constant blijft kan leiden tot een systematische onder- of overschatting van het aantal verplaatsingen. Er is echter geen concrete informatie bekend over gemiddeld aantal verplaatsingen per abonnement dat gebruikt wordt voor de berekening van de passagiersaantallen.” Ik nodig professor Matthijs uit de bijlagen bij de beheersovereenkomst door te nemen.

Op bladzijde 35 is de professor erin geslaagd de reizigerskilometers bij De Lijn te bepalen. Ik wil graag vernemen hoe hij aan die cijfers geraakt is. Ze zijn totaal nieuw voor mij. Ik vind het overigens straf dat er voor de TEC geen voertuigkilometers zijn. De TEC wordt toch door de overheid gesubsidieerd. Ik kan altijd het telefoonnummer geven van het bevoegde ministerie.

Vanaf bladzijde 46 wordt een vergelijking gemaakt met buitenlandse vervoersmaatschappijen. Wat is de doelstelling van deze vergelijking?

De professor haalt links en rechts iets uit andere

studies en verwerkt dat in zijn studie. Hij geeft een beschrijving van het Nederlandse stads- en streekvervoer. Op bladzijde 49 lees ik: "Deze verscheidenheid aan vervoermaatschappijen en het gebrek aan consistente dataregistratie maakt het echter onmogelijk een algemene uitspraak te doen over voertuigkilometers, personenkilometers en afgelegde afstanden van het openbaar vervoer in Nederland." Het volstaat echter zich te richten tot de WROVV waar al deze gegevens worden bijgehouden. Ik kan ook het adres geven van de UIPT, een internationale organisatie die al deze gegevens bijhoudt. Ik kan erin komen dat in een eindverhandeling appelen met citroenen vergeleken worden. Als een hoogleraar dat doet, heb ik daar problemen mee.

Op bladzijde 54 lees ik plots: "Er zijn geen onafhankelijke regulators op federaal en regionaal vlak voor de sector van het openbaar vervoer. Vervoersmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor de statistieken en maken die ook zelf beschikbaar. Om een doelmatig beleid te voeren is het noodzakelijk dat er meer statistieken beschikbaar zijn en dat de transparantie in de statistieken wordt vergroot." Ik wil wel eens weten welke gegevens de professor niet kan krijgen.

Op dezelfde bladzijde staat: "Ook op het vlak van het privaat vervoer is het voor het voeren van een beleid belangrijk dat mobiliteitsenquêtes bij voorkeur jaarlijks herhaald worden. De laatste dateert op dit moment van 1998/1999." Ik zal de professor een lijst bezorgen van recente mobiliteitsenquêtes, die nuttig kunnen zijn om de studie te actualiseren.

In deze zogenaamde studie wordt op een vrij eenvoudige manier een aantal stellingen naar voren geschoven, die volgens mij totaal niet onderbouwd zijn. Ik weet niet wat de functie is van de onafhankelijke regulator. Bij de spoorwegen is dat een instantie die de rijpaden toewijst aan B-Cargo en andere privébedrijven.

Op pagina 61 staat: "De beheerscontracten kunnen theoretisch een nieuw element zijn van politiek management, doch de praktijk leert ons een aantal opmerkingen en vaststellingen te doen." Welke praktijk is dat dan? Hebben de onderzoekers zich gebaseerd op een evaluatie van de beheersovereenkomsten?

Ik zal het enkel hebben over de beheersovereenkomst met De Lijn, de enige waarvoor dit parlement bevoegd is. De studie beweert dat de beheersovereenkomsten als beleidsdomein ondoorzichtig zijn en dat de sancties niet worden nageleefd. Welke sancties zijn dat? Het parlement wordt zogezegd genegeerd in de onderhandelingen, de goedkeuring en de uitvoering ervan. Waar leidt de heer Matthijs dat uit af? Het staat elk parlementslid vrij om alle vragen te stellen over de beheersovereenkomsten. Het decreet op het beter bestuurlijk beleid heeft dat trouwens versterkt.

"Niemand controleert op een onafhankelijke manier de kwaliteitsparameters in het beheerscontract." Waarop is die uitspraak gebaseerd? "De staat onderhandelt in feite met zichzelf want de bestuursraden van de bedrijven zijn toch door hem benoemd." "Niet het volledige beheerscontract wordt openbaar kenbaar gemaakt." Welk beheerscontract wordt bedoeld? Het beheerscontract van De Lijn staat op de website. Daarover kan eenieder alle vragen stellen.

Ik vind het goed dat Febiac en Touring studies bestellen, maar die moeten op objectieve gegevens gebaseerd zijn en geen algemene uitspraken doen die nergens op gebaseerd zijn.

Vanaf pagina 73 citeren de onderzoekers bladzijdenlang de beheersovereenkomst van De Lijn. De passage eindigt zonder enige conclusie over die beheersovereenkomst. Het is natuurlijk niet zo moeilijk een studie te maken die acht bladzijden lang een overeenkomst citeert. De studie wordt daarmee ook dikker, maar of het de lezer slimmer maakt, is nog maar de vraag.

Ik nodig de professor toch uit om het Verkeersveiligheidsfonds nader te bestuderen. Op pagina 107 van de studie staat dat de boetes dienen voor de financiering van de politiezones. Dat klopt niet. Ook staat er dat de opbrengsten niet gebruikt worden voor een veiliger verkeer op de wegen want de overheid bevoegd voor de wegen, namelijk de gewesten en ten dele ook de gemeenten, krijgen niets van deze gelden. Dat is een flagrante fout, dat bewijst de werking van het Verkeersveiligheidsfonds. Dat soort platitudes past niet in een wetenschappelijke studie.

Ik heb geen problemen met de visie van Febiac en Touring. Het is hun goed recht de autosector te verdedigen. Ik ben het eens met bepaalde kritiek op de lege bussen, maar de critici zijn ongenuanceerd. Ik heb een website ontwikkeld, www.vollebussen.be, tegen die van mevrouw De Ridder www.legebussen.be. Ik krijg nog altijd heel wat reacties. Tijdens de spitsuren en in stedelijke gebieden blijken de bussen vaak veel te vol te zitten. Daar is er dus behoefte aan meer capaciteit. In de beroemde Vlaamse ruit zijn er meer problemen met de mobiliteit.

Ik heb het dan nog niet over de uitspraken in verband met de internalisering van de kosten. De manier waarop de studie van de universiteit van Leuven onderuit gehaald wordt, is onvoorstelbaar. Met drie zinnen wordt die studie afgemaakt. Febiac en Tou-

ring moeten dringend een nieuwe studie bestellen maar dan wel bij een andere professor.

De heer Joris Vandenbroucke: Niet alle elementen van de studie klinken mij als muziek in de oren. Hoe rijmt mevrouw Denhaen haar uitspraak dat het openbaar vervoer ten onrechte bevoordeeld en de weginfrastructuur benadeeld wordt, met de vaststelling dat Vlaanderen over het dichtste wegennet ter wereld beschikt? Dat kan toch niet het gevolg zijn van onderinvesteringen. De laatste jaren is er werk gemaakt van een uitgebreid wegennet. Er is gewoon geen ruimte meer voor uitbreiding, wel voor een betere benutting.

Waarom beperken de onderzoekers zich tot de laatste vijf jaren om te concluderen dat er te veel wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer? Allicht is dat omdat de grote investeringen in het openbaar vervoer pas de laatste jaren op de rails gezet zijn. Het is een bewuste keuze van de Vlaamse overheid om sinds de vorige regeerperiode meer te investeren in openbaar vervoer. Ze gaat er immers van uit dat, om de mobiliteitsknoop op te lossen, het openbaar vervoer niet alleen een additionele rol zal moeten spelen, maar dat er een modal shift van auto naar openbaar vervoer nodig is. Het openbaar vervoer heeft dus niet alleen een complementaire rol. Zeker in de Vlaamse ruit en bij het woon-werkverkeer zou het openbaar vervoer een groter aandeel moeten hebben in de personenkilometers. Die visie staat ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat toch de leidraad is van de ministers Van Brempt en Peeters.

Hebben de onderzoekers en Febiac en Touring dat mobiliteitsplan gelezen? Zijn ze akkoord met de uitgangspunten ervan? Zijn ze akkoord met de doelstellingen van het pendelplan, goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarin het streven naar een modal shift van 10 percent staat? We willen dat het aandeel van het openbaar vervoer in het woonwerkverkeer met 10 percent stijgt, ten nadele van de wagen. Verzetten de sprekers zich tegen die doelstellingen?

Als de inhaaloperatie – die trouwens de geciteerde cijfers verklaart – volgehouden wordt, zal dat ook in het voordeel zijn van het autoverkeer. Investeren in openbaar vervoer getuigt niet van een anti-autobeleid maar zorgt er juist voor dat elke mobiliteitsmodus zijn rol ten volle kan waarmaken. De wagen is onvervangbaar voor bepaalde verplaatsingen. Het inefficiente gebruik ervan maakt het echter onmogelijk om die rol ten volle te vervullen. Hebben de sprekers er problemen mee dat de financiële inhaalbeweging voortgezet wordt met de bedoeling het aandeel van het openbaar vervoer te verhogen?

In het Milieurapport Vlaanderen staat dat het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal afgelegde personenkilometers tussen 2000 en 2005 gestegen is van 3 percent naar 4,5 percent. Het aandeel van het geïndividualiseerde gemotoriseerde vervoer is gedaald van 91 percent naar 89 percent. Kennen de sprekers nog voorbeelden in de EU van dergelijke realisaties?

De heer Eloi Glorieux: De mobiliteitsvisie van de sprekers en mijn fractie verschilt fundamenteel. Ik ben zelfs gechoqueerd door bepaalde ideeën. Openbaar vervoer is een publieke dienst die, als dat nodig is, geld mag kosten. Dat betekent niet dat het geld niet efficiënt besteed moet worden.

De sprekers zien openbaar vervoer als een aanvulling op privévervoer. Dat is al een verbetering ten opzichte van voorheen. De ideale mobiliteitsorganisatie zou echter juist omgekeerd moeten zijn. De studie biedt geen antwoord op de immense uitdaging om het aantal autokilometers te verminderen en op die manier de impact op het milieu te beperken. Ik heb het dan niet enkel over de reductie van broeikasgassen in functie van de klimaatproblematiek, maar ook van het fijne stof, ozon en dergelijke meer. Vlaanderen heeft samen met Nederland het dichtste wegennet ter wereld.

Minder files betekent inderdaad minder CO_2. Het reduceren van de files alleen zal echter niet volstaan. Het monopoliseren van de wegen door het openbaar vervoer verwijst blijkbaar naar de vrije busbanen die hier en daar bestaan. De regel is echter omgekeerd. Het privéverkeer monopoliseert de wegen, zeker tegenover de zachte weggebruiker. Wegen werden en worden nog altijd aangelegd in functie van het middelste deel van de weg, bestemd voor de auto's. Is er eventueel ruimte over dan komt er een vrije busbaan. Is er dan nog ruimte over kan er misschien een vrijliggend fietspad af en een metertje voor de voetganger. Onze visie is omgekeerd: eerst rekening houden met de zwakke weggebruikers en het openbaar vervoer en pas dan met het privévervoer.

Wij zijn eens te meer een andere mening toegedaan en dat is ook duidelijk geworden door uw uiteenzetting.

Ik ben het ermee eens dat het openbaar vervoer zoals het op dit ogenblik georganiseerd is, er niet in slaagt om het aantal gereden autokilometers te doen afnemen. Ook bij gratis openbaar vervoer heb ik vragen. Net zoals bij het 'gratis' autovervoer. Op onze wegen rijden dagelijks duizenden bedrijfswagens om werknemers 'gratis' ter bestemming te brengen. De werknemers krijgen die als deel van hun loon en mogen de auto zelfs vaak voor privégebruik inschakelen.

De heer Carl Decaluwe: Daar worden wel belastingen op betaald.

De heer Eloi Glorieux: Het is toch een voordeel voor de werknemer en die zal uiteraard niet het openbaar vervoer nemen, maar nog liever in de file gaan staan. Ook dat moet in de kostprijsberekening worden ingecalculeerd. Dat gebeurt nu duidelijk niet.

Ik vind het bovendien bijzonder zwak dat de externe kosten niet worden meegerekend omdat er zo veel verschillende interpretaties van zouden zijn. Me dunkt geldt dat ook voor de cijfers die u meegeeft, afhankelijk van de parameters die u hanteert om een studie te maken.

Wat ik nog uit uw tekst heb geleerd, is dat 20 percent van de gezinnen in Vlaanderen geen wagen bezit. Dus heeft 80 percent er wel een. U besluit dus dat privévervoer de basismobiliteit van de Vlaming invult. Ikzelf behoor ook tot die 80 percent, maar pendel al twintig jaar met het openbaar vervoer naar Brussel. In welke mate zijn dergelijke gegevens in uw studie verwerkt?

Wat is het standpunt van Febiac en Touring over de invoering van een slimme kilometerheffing in Beneluxverband, waarbij de vaste kosten voor autovervoer worden afgeschaft en vooral het aantal gereden kilometers worden doorberekend en gemoduleerd naargelang de ecoscore van de wagen, het tijdstip waarop men rijdt, de lokatie – congestiegevoelige plaatsen –, het gebruik van een aantal kunstwerken, bruggen en wegen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb in november 2006 naar aanleiding van deze studie een interpellatie gehouden die dan weer heeft geleid tot een hoorzitting. Er is in elk geval een debat op gang gebracht over de geldstromen en het mobiliteitsbeleid op zich.

De reden voor de studie is duidelijk bekendgemaakt. Er leefden veel ongenoegens en er werd aardig wat kritiek geuit, niet het minst door minister Van Brempt. Als het erop aankomt de confrontatie aan te gaan, is de minister echter niet beschikbaar. Het is ook opmerkelijk dat we in dit debat minister Peeters niet hebben gehoord. Misschien kunnen we ervan uitgaan dat hij daarmee toegeeft dat er een achterstand is.

Een van de belangrijkste kritieken op de studie luidde dat zowel de gegevens van de statistieken als de financiële cijfers verkeerd geïnterpreteerd zouden zijn. Hoe kunt u dit weerleggen?

Er is ook door de minister geopperd dat u politieke stellingen verkondigt. Ik citeer: “Waar het de opdrachtgevers in essentie om gaat, blijkt duidelijk uit hun stelling over De Lijn dat dit uiterst royaal gedoteerde overheidsbedrijf ook een probleem voor de uitbouw van een geliberaliseerde markt vormt.” En vervolgens: “Volgens de onderzoekers gaat de beheersovereenkomst ook in op een anti-autobeleid met bepalingen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen en het gegeven dat deze overeenkomst stelt dat de regering via decretaal initiatief het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer zal stimuleren. Ook dit lijkt me een betwistbare en vooral politiek geïnspireerde stelling die onderzoekers onwaardig is.” Wat vindt u van deze stellingname?

U geeft aan dat bijkomend onderzoek nog aangewezen is, onder meer over de externe kosten, maar ook over de parkeergelden. U hebt het alleen over de stad Antwerpen. Het lijkt me belangrijk dat dit aspect wordt uitgevoerd, want de inkomsten uit parkeergelden zouden meteen ook het kostenplaatje voor autogebruik en de externe kosten voor autogebruik gevoelig kunnen verhogen.

In uw toelichting geeft u ook aan dat het openbaarvervoergebruik de openbare weg monopoliseert. Daar sluit ik me volkomen bij aan. Er ontstaan zo ook heel wat files en het draagt dus niet bij tot een CO_2-vriendelijk verkeersbeleid.

Hoe staat u tegenover het herleiden van tweevaksbanen tot eenvaksbanen en het feit dat dit niet altijd nodig zou zijn voor het openbaar vervoer?

Ik meen dat de studie in elk geval heeft aangetoond dat, ondanks de grote investeringen in het openbaar vervoer, het autoverkeer niet gevoelig afneemt. Het heeft zeker een aantal pijnpunten blootgelegd en dat is op zich positief. Nu is het aan de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken om aan te tonen dat zij geen anti-autobeleid voeren.

Professor Herman Matthijs: Over de regulators wil ik aan de heer Peumans zeggen dat ik erbij blijf dat in markten die geliberaliseerd zouden moeten worden, zoals bij het spoor, de post en de telecommunicatie, er op het Europese niveau moet worden aangedrongen op onafhankelijke regulators. Over hoe die ingebed kunnen worden, heb ik al gezegd dat dit perfect via Beter Bestuurlijk Beleid kan, of via een EVA met de uitvoerende macht of het kan aan het parlement worden gelinkt.

De heer Decaluwe heeft op een zeer belangrijk aspect van de studie gewezen. De staatsstructuur loopt dwars door de studie. Sommige opbrengsten zijn voor de federale overheid, andere voor de gewesten. Bovendien is het hele pakket openbaar vervoer geen homogeen pakket, maar opgesplitst tussen federale overheid en gewesten. Dat maakt het moeilijker om vergelijkingen te maken, zeker op internationaal vlak, waar er niet echt vergelijkbare staatsstructuren

te vinden zijn.

De problematiek van de parkeergelden is naar ik meen nog nooit in kaart gebracht. In het kader van de studie zijn we uitgegaan van de stad Antwerpen, omdat daar een autonoom gemeentebedrijf ervoor instaat en de stad de opbrengsten kent. Het onderzoek zelf moet echter nog terdege worden gevoerd. Sommige van die parkeerproblematieken situeren zich immers soms in de autonome gemeentebedrijven, soms in outsourcing, soms in privé-ondernemingen. Op dit ogenblik is daarop geen duidelijk zicht.

De heer Jan Peumans: De parkeergelden waar er autonome gemeentebedrijven zijn, kunt u toch zeer eenvoudig distilleren uit de rekeningen van de gemeenten. U wendt zich tot het bestuur van Binnenlandse Aangelegenheden, dat over alle rekeningen beschikt.

Professor Herman Matthijs: Er zijn ook privébedrijven. We streven ernaar een volledig beeld voor België te schetsen.

Er is ook gesproken over het rekeningrijden. Vanuit het oogpunt van het begrotingsrecht beschouwd, snijdt dat mes aan twee kanten. Als het wordt ingevoerd, opteert men er dan voor om de fiscale druk op het autoverkeer te verhogen? Er bestaat namelijk nog altijd zoiets als een verkeersbelasting en dergelijke. Wordt die dan gesupprimeerd of niet? Ook technisch acht ik het niet meteen haalbaar. Persoonlijk heb ik het dan nog moeilijk met de sociale aanvaardbaarheid ervan. Bovendien moet er ook nog overeenstemming over bereikt worden tussen de drie gewesten als men het op Belgisch niveau wil doorvoeren.

De heer Jan Peumans: Ik snap ook deze uitspraak niet. Het systeem wordt in Duitsland perfect toegepast voor vrachtwagens. Men kan zelfs diversifiëren naargelang de soort van motor, het soort van voertuig, de leeftijd van het voertuig enzovoort.

Professor Herman Matthijs: Ik zeg enkel dat ik vaststel dat het op dit ogenblik in dit land niet mogelijk blijkt te zijn. Niet alleen Duitsland past het overigens toe.

De heer Jan Peumans: Dat is dan een politieke keuze, maar het kan perfect.

Mevrouw Moniek Denhaen: Er is helaas geen tijd voor een uitvoerige discussie. Over alle vragen heen wil ik vooreerst een paar zaken duidelijk stellen. Het woord complementariteit is hier veelvuldig gebruikt. Er wordt gezegd dat Febiac recent pas die stelling heeft ingenomen, maar eind jaren tachtig kwam Febiac bijna als eerste met de studie Mobilis. Op dat moment heeft die studie ook heel wat heilige huisjes doen instorten en werd ze onthaald op heel wat kritiek, ondanks het feit dat ze door zeer eminente professoren was opgemaakt. Zij gelden vandaag nog steeds als de mobiliteitsspecialisten bij uitstek.

Idem voor Touring. Wij hebben als leden automobilisten, fietsers, motorrijders, voetgangers en openbaar vervoergebruikers en komen op voor mobiliteit in het algemeen. Daarbij pleiten we steeds voor een betere aansluiting met het openbaar vervoer.

Wij zijn ons bewust van de belangrijke rol van het openbaar vervoer. Men kan wel vragen stellen bij het vele geld dat er naartoe gaat en dat is zowel uw als onze taak. Daarnaast wordt er de laatste tien tot twintig jaar te weinig geïnvesteerd in de wegencapaciteit, terwijl in dezelfde periode het verkeer ongelooflijk is gegroeid, zowel wat personenwagens als goederenvervoer betreft. Dat vereist aanpassingen. Er is in België te weinig telematica voor het begeleiden van de verkeersstromen, hoewel de perfecte technologie vandaag bestaat. Minister Peeters doet zijn best met zijn beperkt budget om de nodige werken ter verbetering van de infrastructuur uit te voeren, maar het bedrag is absoluut onvoldoende.

De heer Joris Vandenbroucke: Bent u er echt van overtuigd dat investeringen in telematica en in de aanleg van missing links volstaan om het wagenverkeer bij stijgend gebruik weer vlot te trekken?

Mevrouw Moniek Denhaen: Neen, dat hebben wij nooit gezegd. Het is heel duidelijk dat het mobiliteitsprobleem een puzzel is met heel veel stukjes. Elk stukje kan enkele procenten van het probleem oplossen.

De heer Joris Vandenbroucke: Betekent dit dat u het eens bent met de doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat voor heel wat verplaatsingen binnen het woon-werkverkeer en voor heel wat verplaatsingen binnen de Vlaamse ruit het marktaandeel van het openbaar vervoer moet stijgen?

Mevrouw Moniek Denhaen: Wij moeten er niet voor zorgen dat het stijgt. Wel moeten wij vraaggericht werken en kijken naar het rendement. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer de juiste frequentie krijgt met het nodige comfort. Touring kijkt naar wat de burger dagelijks wedervaart. Mensen in een welvarende regio als Vlaanderen hebben een drukke agenda en dat maakt dat ze de auto gebruiken. Kan men de mensen ertoe dwingen het openbaar vervoer te gebruiken?

De heer Joris Vandenbroucke: U stelt zich vragen bij het rendement van de investeringen in het openbaar vervoer. De cijfers van de FOD Mobiliteit en

Transport laten zien dat het aantal gereden personenkilometers in het openbaar vervoer tussen 1990 en 2000 gestegen is met 12%. In dezelfde periode is het aantal gereden personenkilometers dat met de auto werd afgelegd gestegen met 19%. In de periode 2000-2005 bedragen de cijfers voor beide categorieen respectievelijk 48% en 3%. Dat bewijst dat de recente inhaaloperatie absoluut rendeert. Men kan zich afvragen wat er zou gebeurd zijn zonder die inhaaloperatie, tot welke situatie men zou gekomen zijn als de stijging van het aantal personenkilometers zich lineair had doorgezet zonder bijkomende investeringen in het openbaar vervoer.

Mevrouw Moniek Denhaen: Wij hebben ook vragen bij de cijfers zelf, bij de manier waarop die passagierkilometers geteld worden. Bij het bestuderen van de statistieken over de schoolabonnementen krijgt men de indruk dat er nauwelijks schoolverlofdagen zijn. Ik ben blij met het succes van het openbaar vervoer maar men moet ook andere vragen durven stellen. Gratis openbaar vervoer bereikt echter niet altijd de juiste mensen. In de plaats van automobilisten stappen voetgangers en fietsers op de bus over.

Daarbij komt dat de overheid allerlei initiatieven aanzwengelt die mensen ertoe bewegen om buiten te komen. Dat is terecht, ook op sociaal vlak zijn meer contacten nodig. Maar dat genereert extra verplaatsingen. Als men het openbaar vervoer gratis maakt, krijgt men bovendien passagiers die niet van a naar b moeten maar gewoon de bus nemen omdat hij gratis is.

De heer Flor Koninckx: De opmerking is zeer terecht maar is het juist niet onze taak als gemeenschap om die kans te creëren? We hebben inderdaad voor een bepaalde categorie van mensen een gratis aanbod gecreëerd en als dat er niet geweest was, hadden ze dat uiteraard niet gebruikt. Het is duidelijk dat het aantal kilometers stijgt omdat het aanbod er is. Maar is het dan zo fundamenteel verkeerd om aan die categorie van mensen dat aanbod te geven?

De heer Jan Peumans: Ik blijf tegen gratis openbaar vervoer. Het beste bewijs is het Nederlandse rapport 'Benchmark openbaar vervoer Vlaanderen', dat werd geschreven door TransTec. Zij pasten in Amsterdam en omstreken, Arnhem en Nijmegen en omstreken, en Friesland het Vlaamse basismobiliteitsprincipe toe en kwamen tot de vaststelling dat de drie regio's respectievelijk voor 94%, 95% en 79% beantwoorden aan de Vlaamse norm.

Het gratis openbaar vervoer was ontzettend leuk als politieke stunt. Maar professor Proost stelt in zijn studie vast dat de Leuvense studenten, die zich vroeger te voet of met de fiets verplaatsten, thans het gratis openbaar vervoer nemen. Mevrouw De Ceuster komt voor het Brusselse Gewest tot dezelfde conclusie. Ik ben er 100% tegen dat de overheid dat soort taken op zich neemt, want daarmee bedreigt men het openbaar vervoer. De kostendekking – of ze thans 11%, 14% of 15% bedraagt – moet eindelijk eens fors opgetrokken worden, in het belang van het voorbestaan van De Lijn.

Mevrouw Moniek Denhaen: We zitten wat dat betreft op dezelfde lijn: kritisch maar positief. De centen van de belastingbetaler moeten rendabel geinvesteerd worden. Een inhaaloperatie ten gunste van het openbaar vervoer kunnen we alleen maar toejuichen, maar de vraag is hoe zij wordt gefinancierd. Als dat ten nadele moet gaan van onderhouden, veilige en moderne wegen, moet men daar toch eens over nadenken.

Wij hebben er verder op zich geen probleem mee dat men de autofiscaliteit gaat herbekijken in functie van gebruik en milieu. Maar net als mevrouw De Ridder menen wij dat die operatie budgettair neutraal moet zijn. Er circuleren namelijk allerlei verhalen, gaande van een CO_2-taks, over een gewijzigde verkeerstaks tot een ecoscore. Wij pleiten voor grondig nadenken en overleg vooraleer men een keuze maakt. Aangezien men hiermee veel mensen treft, moet een eventueel duurder maken sociaal correct uitgevoerd worden. Men kan niet maken dat mensen zich geen auto meer zouden kunnen permitteren of er niet meer mee rijden vanwege de prijs.

De heer Jan Peumans: Welke creatieve oplossingen stelt Febiac voor? Het laatste rapport-Helleven toont aan dat ons wegennet degradeert. Minister Peeters zou dat moeten erkennen, om bijkomende middelen te krijgen. Vanwaar moeten die komen? Naast de klassieke begrotingsmiddelen zijn er de PPS-constructies zoals Via-Invest, al is de vraag of dat laatste wel goedkoper zal zijn. Daarnaast stel ik vast dat de pensioenfondsen bulken van het geld. In Wallonië werd onder meer de tunnel van Le Cointe aangelegd en de weg naar Bastogne gerenoveerd – met Europees geld – door Sofico, een nv opgericht door het Waalse Gewest.

Het wordt tijd dat ook u met creatieve oplossingen komt. Minister Peeters krijgt geen geld bij in de meerjarenplanning, hoewel hij het nodig heeft. Want de renovatie is dringend. Ik wijs erop dat de investeringen die men nu doet, eigenlijk voor uitgesteld – en daardoor duurder – onderhoud zijn. Uiteindelijk moet men geld vinden om ze te betalen en dat zal men elders moeten vinden, want het bedrag dat men door de financieringswet krijgt, ligt vast.

De heer Flor Koninckx: Ik wijs in dit verband naar punt 4 uit de conclusies: de betere benutting. We

komen wegencapaciteit te kort tijdens ochtend- en avondpiek, maar zeker tijdens de nacht komt er capaciteit vrij. Dat kan sociaal wel wat gevoelig liggen, maar we moeten daar toch een opening vinden in een aantal leveringen. Vandaag belasten vrachtwagens het verkeer bijkomend tijdens de piekuren van het woon-werkverkeer. En het wegennet uitbreiden kan niet meer, buiten de aanleg van een aantal missing links.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Men hoeft nog niet eens de nachtelijke capaciteit in te zetten. Als men de huidige wegen bekijkt, zoals bijvoorbeeld de weg tussen Lier en Mortsel of de Krijgsbaan, stelt men vast dat zelfs de gewone capaciteit niet ten volle wordt benut.

De tweevaksbanen worden teruggebracht tot eenvaksbanen, met of zonder busbaan, gewoon omdat dit beter past in de ruimtelijke invulling wat betreft het wegverkeer en de categorisering van de wegen. Ik geloof dat daarover en over de optimale benutting van de openbare weg opnieuw moet worden nagedacht als het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ter sprake komt.

De heer Lux Bontemps: Ik hoop dat de discussie verder ook in alle sereniteit kan worden gevoerd. De heer Van Thillo is net vertrokken, maar ik geef toch even aan dat we na de studie samen met Touring de minister hebben gesproken en er de nadruk op hebben gelegd dat het om een en-enverhaal gaat. Dat is belangrijk.

Het carpoolen kan zeker een element zijn om het aantal voertuigen op de weg te reduceren. In die vergadering heb ik ook aangebracht dat in Californië de vrije busbaan ook mag worden gebruikt door carpoolers. Dat zou aan de hand van bepaalde criteria ook kunnen worden gestuurd.

Wij zijn al jaren met mobiliteit bezig. Binnen de studiediensten van Febiac is er trouwens een mobiliteitscel waarvan Michel Martens de directeur is. Op onze website vindt u ook onze studies terug. Wij hebben alvast het Mobiliteitsplan van Vlaanderen gelezen, maar we hopen dat Vlaanderen ook de review van het Witboek van Europa heeft gelezen. Febiac probeert Europa namelijk te volgen. In de review is men van het modal shift, naar comodality overgestapt. Het modal shift model van 2001 blijkt niet haalbaar. Dat heeft de heer Barrot moeten toegeven. Zoals ik al zei, zal een en-enverhaal de oplossing moeten brengen. Dat zou een inspiratiebron moeten zijn voor de toekomst van Vlaanderen.

Onze professoren hebben we academische vrijheid gegeven; ze kregen een briefing over de te analyseren geldstromen: voor privé- en openbaar vervoer. De conclusies hebben we hen niet gedicteerd en wat ze hier naar voren hebben gebracht, is dus voor hun rekening. Mevrouw Crals is er niet en ik stel voor dat de vele vragen die haar aanbelangen in een volgende zitting ook aan haar worden gesteld.

Wat ik wel wil meegeven, is dat Febiac samen met de NMBS en het VBO al vier edities van 'Rail Meets Road' heeft georganiseerd. Ik nodig u allen uit om de notulen daarvan te bekijken. Professor Willy Winkelmans zal allicht het best kunnen uitleggen dat wij de voorbije vijftien jaar op het vlak van investeringen op 1,5 percent van ons BNP zitten terwijl dat percentage in Europa boven de 4 percent ligt. In dat verband denk ik dat, zelfs als het over externe kosten gaat, men moet inzien dat er files gecreëerd zijn door bottlenecks niet weg te werken.

Er is naar concrete punten gevraagd. Ik raad iedereen aan de Waalse collega's aan te spreken over de parkinginfrastructuren die rond het 'RER' of GEN zijn voorzien. Als men Vlaanderen bekijkt, dan is het duidelijk dat er bitter weinig mogelijkheden zijn geboden om de wagen te verwelkomen. Dat is trouwens ook uitgesteld tot 2016, meen ik te hebben begrepen. Dat is al gesignaleerd. Dankzij het netwerk 'Rail Meets Road' heb ik die informatie ook ten volle kunnen bekijken.

Europa volgen is ook belangrijk in het kader van de fiscaliteit. De Europese Commissie lanceerde in dit verband een voorstel om de BIV en de verkeersbelasting af te schaffen en ze te vervangen door een variabilisering waarin de euronormen en de CO_2-uitstoot criteria zouden zijn. Wij betreuren het dat Vlaanderen droomt van ecoscore en een nieuw, heel complex systeem vooropstelt voor autofiscaliteit. We zijn pro Europa en als vertegenwoordiger van de constructeurs hopen we dat men ook in Vlaanderen een Europese logica blijft volgen. We zijn vóór een groene belasting. Weet dat de BIV in ons land momenteel een wagen zonder katalysator bevoordeelt. Zo rijden er nog één miljoen rond. Dat staat in schril contrast met de pollutie die ze veroorzaken.

Ook de lengte van de files zou beter moeten worden gedefinieerd. Daarover is er ook een concreet voorstel. Elke morgen horen we de files en sluipfiles en die worden langer en langer. Dit is een meetpunt dat niet wordt gemeten. Op initiatief van de pionier die Volvo heeft gecreëerd, zijn er metingen gebeurd aan de kruising tussen Kortrijk-Antwerpen en Oostende-Brussel. Het zijn zeer leerrijke oefeningen gebleken om te weten waarover en over hoeveel voertuigen het eigenlijk gaat. Vlaanderen heeft ook een logistieke ambitie om nog meer containers naar Antwerpen te halen en nog meer te investeren in de haven – thema van 'Rail Meets Road 4' – dan moet men goed beseffen dat noch het spoor, noch het water,

noch de weg die druk kunnen opvangen zonder gevoelige investeringen. Het en-enverhaal is dan ook mijn boodschap. Dat is het doel: sereen met elkaar praten, Europa niet vergeten en de review van het witboek eens lezen.

Wat ik wel heb betreurd, is dat we op het middagnieuws van een openbare zender in Vlaanderen op de dag van onze persconferentie slechts tien minuten kregen om als eerste punt onze boodschap te brengen. Op het zesuurjournaal was er niets meer te horen. Dat heeft zowel Touring als Febiac geschokt.

De heer Jan Peumans: U hebt volkomen gelijk als u vergelijkt met Europa inzake het aandeel dat wordt geïnvesteerd in wegeninfrastructuur. Die vergelijking moet u echter ook doortrekken naar bijvoorbeeld de tolgelden die op Franse autosnelwegen worden geheven. Die zijn deels geprivatiseerd, natuurlijk, maar de inkomsten die daaruit worden gegenereerd kunnen aardig aantikken. De wegen zijn uiteraard picobello in orde. Een ander voorbeeld is de 'versement du transport' die in Frankrijk wordt geheven. Het is een sociale last die op alle bedrijven met meer dan tien werknemers wordt geheven.

Ik vind het ook goedkoop te schrijven dat men geen gegevens kan krijgen van de TEC. Dat kan wel, en desnoods laat u een vraag stellen door een parlementslid van het Waalse Gewest. Om zonder meer gegevens die totaal niet kloppen op te nemen in een werkstuk dat dan wordt voorgesteld als een studie in opdracht van Febiac en Touring, is een professor onwaardig.

De heer Lux Bontemps: Ik herhaal dat ik dat zeer betreur en benadruk dat intussen die gegevens wel beschikbaar zijn gesteld. Er zijn bijsturingen gebeurd. De middelen zijn zodoende nog verhoogd ten aanzien van wat in de oorspronkelijke studie staat. Ik ben zelf geen doctor of professor en stel voor dat u professor Crals uitnodigt om daarbij meer uitleg te geven.

V. TOELICHTING DOOR MEVROUW GRIET DE CEUSTER, DIRECTEUR VAN TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN

Mevrouw Griet De Ceuster, directeur van Transport & Mobility Leuven: Externe kosten zijn die kosten ten laste van de maatschappij waar een weggebruiker geen rekening mee houdt in zijn gedrag. Het is de schade die hij veroorzaakt ten koste van anderen zonder er zelf rekening mee te houden. De schade ten koste van anderen waar de automobilist wel rekening mee houdt, mogen we niet gelijkstellen met externe kosten. Een deel van de kosten als gevolg van een ongeval zijn interne kosten. Dat zijn bijvoorbeeld de eigen risico's waar de automobilist wel degelijk rekening mee houdt.

Waarom is het belangrijk zicht te hebben op de externe kosten? Als we alleen maar met onszelf rekening zouden houden, zijn we niet optimaal bezig. De externe kosten worden niet berekend om de grootte ervan te kennen of om een manier te zoeken om ze te beperken. We berekenen ze met de bedoeling dat de automobilist er rekening mee houdt. Het uiteindelijke doel is de externe kosten internaliseren. Niet de externe kosten zijn belangrijk, wel de mate waarin de automobilist ermee rekening houdt.

Om van Gent naar Brussel te gaan, hebben we de keuze tussen trein, bus en auto. We zullen kiezen voor het vervoermiddel dat voor ons het gemakkelijkst of het goedkoopst is. We zullen kiezen voor het vervoermiddel dat een minimum aan kosten met zich brengt. Kosten zijn zowel tijd als geld. We zullen slechts in heel beperkte mate rekening houden met zaken als luchtvervuiling. We zullen er ook niet bij stilstaan dat deze verplaatsing kan bijdragen tot klimaatsverandering of filevorming.

Externe kosten spelen ook mee in de energiesector, maar ze zijn veel hoger in het verkeer omdat verkeer heel wat schadelijke neveneffecten met zich brengt. In principe zouden we de luchtvervuiling veroorzaakt door de energieproductie ook moeten meerekenen in de elektriciteitsprijs. De CO_2-uitstoot door de landbouw zou ook meegerekend moeten worden in de voedselprijs.

Een andere reden waarom de externe kosten belangrijk zijn in het verkeer is omdat we naar de marginale externe kosten kijken. Deze theoretische discussie is belangrijk omdat marginale en gemiddelde externe kosten door elkaar worden gehaald. De gemiddelde filekosten zijn niet hoog. De marginale wel. Marginaal betekent dat één voertuig meer in het systeem wordt gezet. Marginale kosten zijn ook belangrijk omdat ze verwijzen naar de individuele keuze van de automobilisten. Iedereen beslist zelf of hij met de wagen of met de trein reist. Het is net die ene extra auto die voor meer luchtvervuiling zorgt. Eén voertuig minder leidt tot minder files, minder geluidshinder en minder luchtvervuiling. Wie beslist de trein te nemen in plaats van de wagen, ziet zijn tijdsgebruik veranderen. Het verschil voor de andere automobilisten is dat de file één auto korter is maar daar heeft de persoon die voor de trein kiest niets mee te maken. Als we het gemiddelde nemen van alle files, is dat voor iedereen zijn eigen tijdkosten. Het gaat niet om gemiddelden, maar om marginale externe kosten.

In principe lijkt elk voertuig minder een verbetering. In die veronderstelling zou een snelweg zonder auto's de optimale situatie zijn. Het punt is dat de au-

tomobilist die voor de trein kiest, zelf hinder ondervindt van die keuze. De treinrit neemt immers meer tijd in beslag. Hij kan niet zo veel bagage meenemen. Een auto minder leidt tot kortere files en minder luchtvervuiling, maar tegelijk daalt de welvaart van de persoon in kwestie. Misschien kan hij door zijn keuze niet naar de cinema in een grote stad. Als hij voor een ander vervoermiddel kiest, is hij misschien langer onder weg. Hij kan ook beslissen niet meer te rijden, maar dan kan hij zijn hobby misschien niet meer uitoefenen.

Er moet worden gezocht naar een evenwicht. Op dit ogenblik is dat evenwicht niet waar het moet zijn omdat niet iedereen met al zijn kosten en baten rekening houdt. Internaliseren van de externe kosten betekent dat men het gedrag van de mensen zo wil aanpassen dat ze met alle maatschappelijke kosten en met alle private kosten en baten rekening houden in de keuze tussen auto of trein. Op dit ogenblik is de wagen sneller. Daarom nemen alle mensen de wagen. Van zodra naast tijd ook geld en luchtvervuiling een rol spelen in de keuzen, zal men een betere en rationelere keuze maken. Dan bereiken we een maatschappelijk evenwicht. Dat betekent niet dat er geen luchtvervuiling of geen files meer zullen zijn. Luchtvervuiling en files zullen dan wel in verhouding staan tot de individuele welvaart veroorzaakt door van punt A naar punt B te rijden. Kosten en baten zullen elkaar in evenwicht houden als we met alle externe kosten rekening houden.

Er is te veel verkeer wanneer een extra voertuig meer kosten dan baten met zich brengt. De kosten zijn bijvoorbeeld de verbruikte brandstof. De baten zijn het nut als gevolg van de verplaatsing. Nut en baten zijn heel verschillend. Een kind naar het ziekenhuis brengen, is nuttiger dan gaan tennissen met vrienden.

Nut en baten van verplaatsingen zijn meetbaar. De 100 kilometer tussen Brussel en Oostende kosten ongeveer tien euro. De baten zijn hoger want anders zou men die verplaatsing niet maken. Wie van Brussel naar Oostende rijdt om een dag aan zee door te brengen, vindt die verplaatsing 10 euro waard. De baten van die verplaatsing kunnen groter zijn. Men kan zich ook van Brussel naar Oostende verplaatsen om een belangrijke tennismatch te spelen, om er te werken of om een ziek familielid te bezoeken. Er is een verschil tussen de baten van verschillende mensen.

Wie zich van Brussel naar Oostende verplaatst, veroorzaakt in deze veronderstelling voor drie euro luchtvervuiling en voor twee euro files. De vraag is of die persoon nog deze verplaatsing zal maken wanneer hij deze kosten geïnternaliseerd heeft. Op dit moment is al een deel van de externe kosten geïnternaliseerd doordat men 4 euro belastingen betaalt. De echte kosten zijn dus tien min vier euro. In het voorbeeld bedragen de kosten 11 euro en de baten 10 euro. Er is gemiddeld gezien te veel verkeer. In de realiteit gaat men deze verplaatsing toch doen omdat de externe kosten niet volledig worden doorgerekend. Er is overbodig verkeer doordat mensen zich voor onbelangrijke redenen naar Oostende verplaatsen. Als we de externe kosten internaliseren, zal men enkel deze verplaatsing doen als de baten ervan hoger zijn. Op die manier verdwijnt het overbodige verkeer. Deze mensen zullen een alternatief vervoermiddel zoeken of thuisblijven.

We hebben eigenlijk een kilometerheffing nodig die deze externe kosten internaliseert. Dat zal in de eerste plaats leiden tot een vermindering van het verkeer. Modellen en studies tonen aan dat we vooral minder reizigers zullen krijgen. Een kilometerheffing zal maar in beperkte mate leiden tot een modal shift. Antwerpenaars zullen niet langer in Oostende op het strand liggen, maar op Sint-Anneke. We zullen tennismatchen niet langer bijwonen maar op televisie volgen.

De externe kosten zijn niet overal in Vlaanderen gelijk. Ze zijn afhankelijk van plaats, tijdstip, motortype en aantal personen in het voertuig. Het aantal personen per voertuig is minder belangrijk vanwege de externe kosten per persoon. De gewone kosten mogen gedeeld worden door het aantal personen in het voertuig. Hoe meer personen in één voertuig, hoe efficiënter ze vervoerd worden.

Niet alle externe kosten zijn overal even schadelijk. Op een onbewoond eiland stoort zich niemand aan luchtvervuiling. In lichtbevolkte streken zijn de externe kosten van gezondheidsschade door luchtvervuiling minder hoog. Luchtvervuiling is veel erger is steden. Maar zelfs als de luchtvervuiling overal even hoog was, dan nog was het erger in de steden vanwege het hoge aantal mensen dat er woont.

Ook het tijdstip is belangrijk. De marginale externe kosten van files zijn hoog in de spits en gelijk aan nul in de daluren.

Het motortype wordt vaak over het hoofd gezien. Het verschil tussen een schone en een vuile motor is belangrijk. Grootte van de wagen is van geen belang. Wel het jaartal waarin de auto geproduceerd is. Oude motoren voldoen niet aan de recentste en strengste euronormen. De uitstootnorm waaraan een Euro 1-motor moet voldoen is tienmaal minder streng dan de uitstoornorm waaraan een Euro 4-motor moet voldoen. De grootte van de wagen is wel van belang voor de CO_2-uitstoot. De grootte maakt niets uit voor de luchtvervuiling. Grote wagens zijn uitgerust met

een performanter katalysator dan kleine. Dat is nodig omdat ze aan dezelfde uitstootnorm moeten voldoen.

De belangrijke marginale externe kosten voor het verkeer zijn luchtvervuiling, klimaatverandering, schade aan de weg, geluidshinder, ongevallen en files. Schade aan de weg en geluidshinder zijn relatief kleine getallen. Bij file en ongevallen gaat het dus niet om de eigen kosten maar om de kosten ten aanzien van derden.

De luchtvervuiling – stikstofoxide, fijn stof, benzinedamp, zwavel en koolstofmonoxide – is tussen 1990 en 2002 afgenomen naarmate passagierskilometers of tonkilometers zijn toegenomen. De reden is de luchtvervuilingsnorm opgelegd door de Europese Commissie. De externe kosten van luchtvervuiling dalen autonoom. De CO_2-uitstoot stijgt lichtjes omdat de norm beperkt is. De CO_2-uitstoot per auto daalt lichtjes maar het verkeer in het algemeen neemt toe.

De uitstoot van fijn stof per auto, motorfiets, bus en trein daalt tussen 2000 en 2020. Bij vliegtuigen en schepen merken we een stijging doordat er geen norm is. We merken dat treinen beter scoren dan de andere voertuigen doordat ze op elektriciteit – dus kernenergie – rijden. Vliegtuigen stoten weinig fijn stof uit omdat kerosine een soort benzine is. Fijn stof wordt vooral veroorzaakt door diesel.

De marginale externe kosten van CO_2 zijn kleiner dan van luchtvervuiling. We rekenen met 20 euro per ton CO_2. Over de prijs per ton bestaat discussie maar Europa rekent aan 20 euro per ton. Dat bedrag zal stijgen tot 80 euro per ton. In de literatuur lopen de schattingen uiteen van 5 tot 150 euro per ton. Luchtvervuiling kost tussen één en drie eurocent per voertuigkilometer, CO_2 0,4 eurocent per voertuigkilometer.

De evolutie van CO_2-uitstoot per passagiers- of tonkilometer daalt autonoom door de druk van de industrie. De transportsector wil zuinige vrachtwagens. Er is ook druk op de automobielsector om zuiniger wagens te produceren. Er is geen daling bij treinen omdat er geen druk is om die zuiniger te maken. Bij schepen en vliegtuigen evenmin.

Schade aan de weg wordt enkel door vrachtwagens veroorzaakt. Het is de extra schade – spoorvorming – veroorzaakt door te zwaar beladen vrachtwagens. De schade aan de weg bedraagt 0,14 cent per vrachtwagenkilometer. Het is lager dan bij luchtvervuiling en klimaatverandering maar wel substantieel.

De marginale externe kosten van geluidshinder berekenen is heel moeilijk. Geluidshinder is lokaal en temporeel. Geluidshinder komt vooral 's nachts voor doordat er overdag veel omgevingslawaai is. De extra vrachtwagen is overdag als het ware onhoorbaar. 's Nachts horen we die wel en hebben we er last van omdat we 's nachts willen slapen. Geluid gaat niet ver en is daarom heel lokaal. Wie vlak bij een snelweg woont, heeft geluidshinder. Uitgesmeerd over de hele Vlaamse bevolking is dat heel wat minder. Het gaat om vrachtwagens en bussen, maar ook om bromfietsen en motorfietsen. Het gaat veel minder om auto's.

De externe kosten van ongevallen zijn heel hoog. Het gaat vooral om motorfietsen, personenauto's, lichte en zware vrachtwagens en bussen. Een motorrijder die gevaarlijk rijdt, loopt vooral zelf een risico. Een deel van het risico is intern. Hij houdt wel rekening met de kans dat hij na een ongeval in een rolstoel terechtkomt. Hij houdt geen rekening met de ziekenhuis- en revalidatiekosten. Hij houdt er evenmin rekening mee dat hij na zijn ongeval misschien nooit meer kan werken en van een uitkering moet leven. Voor die uitkeringen draait de gemeenschap op. Hetzelfde kan gezegd van rokers.

Een extra voertuig op een snelweg veroorzaakt files. Dat leidt tot vrij hoge kosten. Dat is lokaal en temporeel. Een vignet dat voor iedereen even duur is, is niet goed. Het zal ertoe leiden dat mensen meer belastingen betalen dan externe kosten.

Voor wat de marginale externe congestiekosten betreft, zijn niet de snelwegen het belangrijkst maar de steden. Als een vrachtwagen een manoeuvre uitvoert op een Brussels kruispunt, blokkeert hij zo'n honderd wagens. Die ene vrachtwagen veroorzaakt een groter tijdsverlies dan een extra vrachtwagen op de E40. Wie met zijn wagen door Brussel rijdt, veroorzaakt meer schade dan iemand die op de ring rond Brussel in de file gaat staan. Er is ook een groot verschil tussen piek- en daluren. Wie tijdens de spits de wagen neemt, maakt de file langer. De waarde tijdens de daluren is niet nul omdat er bijvoorbeeld tijdens het weekend files staan in de richting van de kust.

In België verliest iedereen één uur per jaar op een snelweg. Daarnaast verliezen ze nog eens tijd op gewone wegen, op- en afritten, in steden enzovoort. Wie van Leuven naar Brussel rijdt, verliest vooral tijd in de Wetstraat. Dat benadrukt het belang van een lokale en temporele aanpak.

Een deel van de kosten wordt al geïnternaliseerd. We betalen al belastingen. We moeten opletten dat we niet alle externe kosten internaliseren. Wat met de belastingen gedaan wordt, is onbelangrijk. Belangrijker is dat de mensen rekening houden met de kosten. Het uiteindelijke doel is dat ze hun gedrag aanpassen. Het komt erop neer de transportprijs even

hoog te krijgen als de transportkosten. Belastingen en externe kosten moeten even hoog zijn. Als de kosten te hoog zijn, zullen de mensen geen verplaatsingen meer maken. Zelfs niet als die potentieel nuttig zijn.

Kosten bestaan uit geld en tijd. Mensen houden in hun verplaatsingsgedrag rekening met tijdskosten. Ze nemen geen openbaar vervoer omdat trein en bus soms langer over dezelfde afstand doen dan een auto.

De transportkosten waarmee we rekening hebben gehouden zijn de aankoopkosten, brandstofkosten enzovoort. Op dit ogenblik zijn de externe kosten twee- tot driemaal zo hoog als de belastingen. Wanneer we de congestiekosten berekenen tijdens het piekuur in de steden, zijn ze gigantisch hoog. Wanneer we de congestiekosten berekenen tijdens het daluur op het platteland, zijn de externe kosten min of meer geïnternaliseerd. Extra belastingen heffen is in dat scenario onnodig.

Er is al sprake van internalisering. We betalen sowieso al belastingen. Internalisering hoeft niet noodzakelijk met belastingen te gebeuren. Emissienormen helpen ook om het menselijke gedrag aan te passen. Andere mogelijkheden zijn de voertuigen duurder maken, alcoholcontroles, snelheidscontroles, energielabels enzovoort. Het prijsbeleid is wel de makkelijkste, fijnste en correctste manier.

Er zijn al systemen van rekeningrijden in London, Singapore, Oslo en Stockholm. Er zijn echter oudere voorbeelden. Vroeger werden de brandstoftaksen gedifferentieerd. Veel steden doen aan internalisering en roadpricing door de parkeertarieven. Dat laatste systeem is niet perfect omdat veel mensen niet betalen. Ze hebben een private parking in het bedrijf waar ze werken of ze hebben een eigen garage. Het voordeel van het toltarief in Londen is dat iedereen betaalt. Daarom begrijp ik niet waarom men angst heeft van het Londense systeem.

VI. BESPREKING: VRAGEN VAN DE LEDEN EN DISCUSSIE

De heer Jan Peumans: Dit rapport, gemaakt in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, is beter onderbouwd dan het vorige. Hoe oordeelt mevrouw De Ceuster over rekeningrijden? Ik stel opnieuw vast dat de onderzoekers niet alle gewenste gegevens konden verzamelen. Volgens mij is het met de toestand van de wegen en de geluidshinder veel erger gesteld. Er is een top 25 van files op snelwegen, maar niet van files op gewest- en stadswegen waar het probleem veel groter is.

Mevrouw Griet De Ceuster: De top 25 paste in het kader van een onderzoek in opdracht van de federale overheid naar files op snelwegen. Het tijdsverlies van één uur per jaar en per persoon komt uit deze studie. Er zijn geen cijfers van files op gewestwegen. We zouden dat graag onderzoeken, maar het wordt weinig gemeten.

Er zijn inderdaad weinig cijfers over geluidshinder. Er lopen studies in opdracht van minister Peeters. Het is de bedoeling een geluidskaart te maken.

De cijfers voor het wegdek zijn cijfers van de Vlaamse overheid. Het klopt dat het rapport aan een update toe is. Het dateert van 2003. We moeten de filekosten nauwkeuriger berekenen. De cijfers voor files op gewest- en stadswegen zijn gebaseerd op modeleringswerk van het multimodale model Vlaanderen. Ik was daar niet helemaal tevreden over omdat een model ook maar een inschatting is.

De heer Jan Peumans: Hoe is de situatie in Vlaanderen in vergelijking met het buiten-land?

Mevrouw Griet De Ceuster: In het buitenland zijn even weinig gegevens voorhanden.

De bedoeling van een wegenvignet of rekeningrijden mag niet zijn de belastingdruk verhogen. Wij gaan uit van een belastingverschuiving in onze modellen. Het is ter compensatie interessanter om de inkomensbelasting te verlagen dan de gemiddelde belasting.

Ik vind niet dat we in een systeem van rekeningrijden of wegenvignet moeten proberen armen te bevoordelen of rijken te benadelen. Kosten en baten zijn voor iedereen gelijk. De compensatie voor armen kan op een andere manier gebeuren. We mogen geen sociaal beleid voeren in de transportsector. Sociaal beleid voeren is voor de sociale sector.

Het is een feit dat armen armer worden van rekeningrijden, en rijker rijker. Dat moet gecompenseerd worden. Ik zou het alleen raar vinden mochten we de externe kosten niet internaliseren voor de arme mensen. De transportprijs moet uit interne en externe kosten bestaan. Ter compensatie kan hun uitkering omhoog.

Hoe fijner het rekeningrijden, hoe beter. Ik was

blij met de passage over het wegenvignet in het regeerakkoord. Daarna was ik blij met de schrapping ervan. Ik hoop immers dat het heropgenomen wordt, maar beter en verfijnd. Ik vond de maatregel te grof.

De heer Joris Vandenbroucke: We bereiken het optimum dus door een totale liberalisering van alle personen- en goederentransport.

Mevrouw Griet De Ceuster: Neen. Liberalisering houdt in dat externe kosten niet geïnternaliseerd worden. Alle maatschappelijke kosten moeten worden geïnternaliseerd.

De bedoeling is dat iedereen zich bewust is van de kosten die hij veroorzaakt als hij met de auto rijdt, maar ook met de trein, de bus enzovoort. Het hoeft echter niet per se met prijzenbeleid te gebeuren. We doen ook aan normering, plaatsen van flitspalen enzovoort. Dat helpt allemaal. Het is de bedoeling dat mensen de volledige maatschappelijke kostprijs van een vervoermiddel kennen. Als mensen onvoldoende geld hebben, moeten ze maar geld krijgen. Dan kunnen ze alsnog kiezen tussen vervoermiddelen en of ze al dan niet een verplaatsing maken. Elk individu kan dan een rationele keuze maken. Ik heb er geen problemen mee dat mensen die het vervoer naar hun werk niet kunnen betalen, daarvoor geld krijgen.

De heer Joris Vandenbroucke: De spreker vermeldt de marginale externe kosten voor vijf verschillende kostenposten. Heeft ze cijfers over de gemiddelde externe kosten per kostenpost en de evolutie ervan? Dat is belangrijk vanuit beleidsoogpunt. Voor welke post is de totale schade, veroorzaakt door het verkeer, het hoogst of voor welke posten evolueert het in negatieve zin?

Mevrouw Griet De Ceuster: De marginale kosten vormen de basis voor de internalisering. De gemiddelde externe kosten voor congestie zijn veel kleiner dan de marginale kosten. Ik heb de cijfers niet bij. Voor milieu zijn de gemiddelde en de marginale kosten bijna gelijk. Voor geluid is de gemiddelde kost hoger. Een extra vrachtwagen maakt immers niet veel verschil als er al vrachtwagens zijn. Voor congestie is het net omgekeerd. De filekosten op zich zijn veel kleiner dan de marginale filekosten.

Dat valt dan natuurlijk niet meer te vergelijken met de belastingen. Bij de totale hinder van het vervoer vallen vooral de ongevallen en luchtvervuiling op, congestie is veel beperkter. De kennis van de schade is onvoldoende om de belastingen te optimaliseren.

Enkel congestie en klimaat evolueren in negatieve zin. De luchtvervuiling daalt onder invloed van de euronormen fel. De ongevallen dalen ook langzaam. De congestiekosten stijgen maar zijn niet zo hoog in vergelijking met de rest. Klimaatverandering, dus CO_2, stijgt ook, maar dat is een kleine post.

De heer Flor Koninckx: Voor het woonwerkverkeer heeft niet iedereen de vrije keuze over het vervoermiddel. Een aantal mensen moet bijvoorbeeld naar een bedrijventerrein en heeft vooralsnog geen andere mogelijkheid dan de auto. Een bijkomende belasting treft hen ook terwijl ze geen keuze hebben.

Mevrouw Griet De Ceuster: Die personen zullen inderdaad meer betalen. Dat betekent niet dat de overheid niet kan ingrijpen en bijvoorbeeld een bus betalen. De enige keuze die de individuen hebben, is werk dichter bij huis zoeken. Omdat het transport relatief goedkoper werd, zijn mensen alsmaar verder van huis gaan werken. Die grotere mobiliteit is de maatschappij ten goede gekomen.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw De Ceuster zegt dat het absoluut geen belang heeft waarvoor de belasting aangewend wordt. Dat is een opmerkelijke uitspraak. Vindt ze dat de discussie over een kilometerheffing losgekoppeld moet worden van de uiteindelijke bestemming van de geïnde middelen?

Mevrouw Griet De Ceuster: Natuurlijk moet er over de bestemming van de middelen nagedacht worden, maar dat is iets anders dan beide te koppelen. Bij het transport is het goed dat mensen rekening houden met alle kosten die hun gedrag veroorzaakt. De prijs van het transport moet meestal stijgen. Hoe dat gebeurt en wat er met het geld gedaan wordt, is in eerste instantie niet zo relevant als de vraag of het het gedrag verandert. Nadien kan beslist worden wat er met het geld gebeurt.

De heer Flor Koninckx: De vorige keer is de verdeelsleutel tussen de gewesten gekoppeld aan het soort belasting. Het zou beter zijn om beide los te koppelen.

Mevrouw Griet De Ceuster: De overheid kan twee keer winst boeken. Bij optimale prijzen worden de externe kosten geïnternaliseerd en zullen

de mensen ermee rekening houden. Door de taksinkomsten terug te laten vloeien naar de mensen, is een tweede winst mogelijk. Ook daar zijn verschillende keuzes. Een scheepswerf bouwen in Wallonië is minder motiverend dan de arbeidsbelasting verminderen. Die discussie moet worden gevoerd, maar de studie heeft dat niet bestudeerd.

De heer John Vrancken: Wat denkt de spreker over gratis busvervoer?

Mevrouw Griet De Ceuster: Over het algemeen is dat geen slecht idee. Ik zeg niet dat het lokaal en altijd goed is. Het probleem is dat autobestuurders te weinig betalen voor de maatschappelijke kosten die ze teweegbrengen. Dat is trouwens ook het geval voor bus en trein. In normale omstandigheden zouden de tarieven van auto, bus en trein moeten verhogen. Als dat gebeurt, nemen mensen meer de bus omdat die minder externe kosten veroorzaakt en dus minder kost. Als geen enkele ingreep op de tarieven van auto en trein mogelijk is, rest in theorie enkel de mogelijkheid om de prijs van bus aan te passen. In de praktijk merken we dat het prijzenbeleid relatief weinig modal shifts op gang brengt. Als de prijzen stijgen, zullen de totale volumes transport verminderen. Mensen zullen minder met de auto rijden, maar slechts een beetje meer het openbaar vervoer nemen. Er is dus wel een verschuiving maar die blijft beperkt.

Dat werkt ook in de omgekeerde richting, als de bussen gratis worden, zullen er niet zoveel mensen de auto nemen. In de praktijk komt er alleen meer vervoer. Gratis busvervoer doet het autogebruik licht dalen, maar het vervoer per bus neemt toe. Als het aantal bussen gelijk blijft, is er geen probleem voor de luchtverontreiniging of congestie. Door het succes wordt de druk om meer bussen in te zetten groter. Dan komt er meer luchtvervuiling, zonder eigenlijke baten. De mensen moesten voorheen een beetje betalen voor de bus, maar namen die bus niet. Stel dat ze toen het hun een euro kostte de bus niet namen, maar nu, als het gratis is, wel. Dat betekent dat de rit voor hen nog geen euro waard is.

In bepaalde situaties kan gratis vervoer wel opbrengen. Zo zijn er simulaties van gratis openbaar vervoer in Brussel die een verbetering van de situatie aantonen. Meestal is dat echter niet het geval omdat gratis vervoer meer vervoer creëert. Dat bijkomende vervoer heeft minder baten dan dat het kosten veroorzaakt.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De externe maatschappelijke kosten worden per voertuig berekend. Het beeld is dus heel anders als er meerdere personen gebruikmaken van eenzelfde voertuig. Heeft de spreker daar cijfers over?

Mevrouw Griet De Ceuster: In het MIRA-rapport staan de cijfers per voertuig, in een rapport voor Europa staan ze per persoon. Per persoon is de bus iets milieuvriendelijker dan de auto, omdat de bezettingsgraad ongeveer tien keer zo hoog is en de luchtvervuiling- en de congestiekosten minder dan tien keer zo hoog zijn. De bussen met een hoge bezettingsgraad scoren veel beter dan de auto, bussen met een lagere bezettingsgraad minder goed. Het hangt ook af van het type auto en zijn bezetting. De trein is veel beter, een factor 2 tot 3. Een trein is immers veel milieuvriendelijker omdat hij op elektriciteit rijdt en geen congestie veroorzaakt. Een vliegtuig scoort niet zo spectaculair veel slechter dan een auto.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Moeten de maatschappelijke inkomsten van transport niet verrekend worden?

Mevrouw Griet De Ceuster: Er wordt verondersteld dat de producenten van auto's hun goederen leveren aan een evenwichtsprijs tussen de verschillende sectoren. De belastingen van transport zitten in het overheidsbudget. In principe zijn belastingen noch kosten, noch opbrengsten. Ze gaan naar de overheid en de overheid is ook de maatschappij. De overheidsinkomsten van vervoer stijgen wel omdat er meer gereden wordt. Ook als de ruwe olieprijs stijgt, heeft de overheid meer inkomsten. De accijnzen stijgen immers.

Rekeningrijden betekent meer overheidsinkomsten. In het optimale geval blijft het overheidsinkomen constant en vloeien de opbrengsten terug naar de bevolking door bijvoorbeeld een verlaging van de arbeidsbelasting of investeringen in onderwijs of infrastructuur. Dat is een tweede discussie. Dat vergt een eigen kosten-batenanalyse en staat volledig los van de internalisering van de kosten. De aanleg van een nieuwe weg of rijstrook kan de marginale kosten van congestie verlagen. Indien er sprake was van rekeningrijden op die weg, moet deze dan wel afgeschaft worden.

De heer Rudi Daems: Er is een verschil in externe kosten tussen stad en buitengebied Ik vind het verschil tussen piek- en daluren verrassend groot. Zou de spreker het rekeningrijden willen moduleren in functie van tijd en plaats? Heeft ze in de

berekening van de externe kosten van vrachtwagens en auto's ook een onderscheid gemaakt tussen de diesel-, benzine- en LPG-motoren?

Mevrouw Griet De Ceuster: Er is wel degelijk rekening gehouden met het verschil tussen benzine- en dieselwagens. In het rapport zijn de grafieken gesplitst. Dieselmotoren produceren veel meer fijn stof dan benzinemotoren. De externe kosten voor luchtvervuiling zijn dus duidelijk hoger. Diesels zijn zuiniger, dus hun invloed op het klimaat is kleiner, maar dat compenseert de luchtvervuiling niet.

Rijden in stad of platteland, op piek- of daluren maakt inderdaad een groot verschil. In de stad is de uitstoot en de hinder groter. Er ontstaan sneller files. Een auto meer op een kruispunt waarop het verkeer vaststaat, is veel erger dan een auto meer op de autosnelweg. De auto's rijden in de stad ook meer in stop-and-goregimes. Ze vervuilen de lucht dus meer, de motorcycli zijn zo optimaal als op de snelweg. Een auto, bus of vrachtwagen veroorzaakt dus sowieso meer hinder in de stad. Daarenboven is de bevolkingsdichtheid hoger. Fijn stof en ozon waaien wel kilometersver, maar over het algemeen veroorzaakt uitstoot in de stad meer hinder dan op het platteland. Er is dus een dubbele last: meer congestie en meer luchtvervuiling. De prijs van het vervoer in de stad moet dus naar omhoog. Vaak zijn er ook alternatieven zoals de bus, de metro, de tram. Het openbaar vervoer kan in de stad optimaal renderen omdat er meer mensen van gebruikmaken. In het buitengebied is dat veel minder het geval.

Ik ken de technische mogelijkheden van rekeningrijden onvoldoende, maar theoretisch zouden er voor elke persoon, voor elk type auto en voor elke plaats aparte tarieven moeten zijn. De technici zeggen dat het mogelijk is om met een GPS, al dan niet met Galileo, elke bestuurder op elk moment een ander tarief aan te rekenen naargelang de plaats, het tijdstip en het type auto. Het systeem zou op elk moment de kostprijs aan de bestuurder moeten bekendmaken. Ik pleit voor een modulering die zo ver gaat als technisch mogelijk is.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABEELEN