

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



Zitting 2008-2009

19 februari 2009

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over de evaluatie van de kostprijs en effectiviteit van de basismobiliteit bij De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Johan Sauwens**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;
de heer Jan Peumans.

Zie:

37 (2008-2009)

– Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door het Rekenhof	4
II. Toelichting door De Lijn.....	6
III. Bespreking	10
1. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens.....	10
2. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	10
3. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde	12
4. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke.....	13
5. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	14
6. Antwoorden van mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	15
7. Antwoorden van het Rekenhof	16
8. Antwoorden van De Lijn	17
9. Verdere bespreking.....	18

DAMES EN HEREN,

Op 10 juli 2008 werd het Rekenhof met een motie aangenomen door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement belast met een onderzoek naar het rapport betreffende de interne evaluatie van de invoering van de basismobiliteit door De Lijn.

Dat verslag van het Rekenhof over de evaluatie van de kostprijs en effectiviteit van de basismobiliteit bij De Lijn werd in de loop van januari 2009 ingediend bij het Vlaams Parlement.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op dinsdag 3 februari dit verslag.

I. TOELICHTING DOOR HET REKENHOF

De heer *Robert Devos*, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof, herinnert er bij het begin van zijn toelichting aan dat de decreetgever De Lijn in 2001 opgedragen heeft om voor 31 december 2006 het principe van de basismobiliteit in te voeren. Dat kwam erop neer dat De Lijn in alle gemeenten binnen de woonzones een minimumaanbod geregeld vervoer moest aanbieden.

De Lijn heeft eind 2005 een eerste tussentijdse evaluatie van deze opdracht gemaakt, die in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie is besproken. In juli 2008 heeft De Lijn een tweede, globaal intern evaluatieverslag gemaakt over de invoering van de basismobiliteit.

Het Vlaams Parlement had de Vlaamse Regering in een motie van 18 juni 2008 gevraagd die interne evaluatie voor te leggen en, daarop voortbouwend, met een externe doorlichting en benchmarking de efficiëntie en de effectiviteit van de bedrijfsvoering van De Lijn te onderzoeken. Vervolgens heeft het Vlaams Parlement het Rekenhof op 10 juli 2008 opgedragen het inmiddels voorgelegde interne evaluatieverslag van De Lijn door te lichten en de cijfergegevens ervan te valideren.

Het Rekenhof heeft dus met zijn onderzoek een antwoord gezocht op de vraag of het interne evaluatieverslag een correct beeld geeft van de wijze waarop De Lijn de basismobiliteit heeft ingevoerd, van de resultaten en de kostprijs ervan en van de geschiktheid ervan als basis voor een eventuele externe door-

lichting. Gelet op de korte onderzoekstijd, heeft het Rekenhof zijn opdracht beperkt tot een validatie van het cijfermateriaal in het interne evaluatieverslag. Het heeft de interne informatiesystemen van De Lijn niet doorgelicht, maar dat was ook niet de opdracht. Het is wel kort ingegaan op de acht deelaspecten uit het parlementaire verzoek. De heer Devos verwijst daarvoor naar bijlage 1 van het verslag van het Rekenhof.

Het verslag volgt de indeling van het evaluatieverslag van De Lijn. In het kader van de tegensprekelijke procedure heeft het Rekenhof eerst een voorontwerp aan De Lijn voorgelegd. Het heeft vervolgens de reactie van De Lijn verwerkt in een ontwerpverslag, dat het op 10 december 2008 aan de Vlaamse minister van Mobiliteit heeft voorgelegd. De minister heeft op 19 december 2008 gereageerd. Beide antwoorden zijn in het uiteindelijke verslag opgenomen.

De heer Devos gaat vervolgens in op de belangrijkste bevindingen van het Rekenhof bij elk hoofdstuk van het interne evaluatieverslag. In het eerste hoofdstuk geeft De Lijn informatie over de functies van het openbaar vervoer en de regelgeving over de basismobiliteit. Deze informatie is volgens het Rekenhof correct.

In het tweede hoofdstuk heeft De Lijn het over de prioriteitbepaling bij de invoering van de basismobiliteit, over de mate waarin De Lijn de basismobiliteit realiseerde, over de gebruikte instrumenten daarvoor en over de kostprijs. Daaruit blijkt dat De Lijn bij de opmaak van de prioriteitenlijsten het besluit basismobiliteit heeft gebruikt en dat de maatschappij bij de opstart van de extra exploitatieprojecten de prioriteitenlijsten ook grotendeels respecteerde.

De Lijn heeft de mate van invulling van de basismobiliteit in de Vlaamse gemeenten in de jaren 2002, 2005 en 2008 onderbouwd en benaderend correct weergegeven, op enkele afwijkingen na. Daaruit blijkt dat de basismobiliteit in 2008 grotendeels, zij het niet volledig, was ingevuld. De invulling van resterende gebieden zou volgens De Lijn buitensporig hoge exploitatiekosten veroorzaken.

De maatschappij geeft in het tweede hoofdstuk ook een overzicht van de exploitatieprojecten waarmee zij haar bestaand aanbod verhoogde om te kunnen voldoen aan de normen voor basismobiliteit. Zij richt zich daarbij op de periode 2003-2007. Het Rekenhof merkt op dat er al voor 2003 projecten in de geest

van de basismobiliteit werden opgestart. Een laatste bedenking van het Rekenhof bij het tweede hoofdstuk is dat De Lijn een onderschatte jaarlijkse kostprijs van 121,5 miljoen euro vermeldt. De werkelijke kostprijs van de invoering van de basismobiliteit kan echter niet precies worden berekend.

Het derde hoofdstuk van het interne evaluatieverslag behandelt de beoordeling van de exploitatieprojecten voor basismobiliteit. Daarvoor zijn openbaarvervoercommissies ingesteld die aangeboden projecten toetsten aan twee beoordelingscriteria: de gemiddelde bezettingsgraad voor vaste lijnen en de uitvoeringsgraad voor belbussen. Sinds 2005 toetsten zij ook op tien bijkomende evaluatiepunten. De Lijn heeft in zijn verslag samenvattende tabellen opgenomen die niet volledig overeenstemmen met de overzichten van uitgevoerde evaluaties die zij in de bijlagen bij het verslag opnam. De Lijn becijfert in het derde hoofdstuk ook de besparing waartoe de efficiëntiemaatregelen na de tweede toetsing leidden. Deze berekening vraagt echter om nuancering, want De Lijn nam alleen de uitgavenvermindering van de tweede toetsing in deze berekening op.

In het vierde hoofdstuk geeft De Lijn aan hoe de uitgaven, het aanbod, de kilometerkostprijs, de vervoersontvangsten en het tariefbeleid evolueerden sinds 1997. De Lijn berekende de uitgaven voor basismobiliteit vanuit haar analytische exploitatierekeningen, maar de maatschappij maakte daarbij enkele fouten. Die fouten doen echter niet af aan de aangegeven tendensen. De Lijn gaf ook een evolutie van het aantal ingezette chauffeurs, maar die steunt wat de exploitanten betreft, gedeeltelijk op een raming. Ook voor de berekening van de kostprijs per kilometer greep De Lijn terug naar haar analytische exploitatierekeningen. De kostprijsvergelijkingen die de maatschappij opgaf, zijn beperkt: met de TEC en de MIVB kon zij maar een zeer rudimentaire vergelijking maken en de kostprijsvergelijking tussen eigen regie en pachters is weinig genuanceerd. Ook de internationale tariefvergelijking is beperkt en fragmentarisch.

De Lijn stelt in het vijfde hoofdstuk dat zij de effectiviteit van de basismobiliteit moeilijk kan aantonen doordat zij deze effecten niet kan afzonderen van die van andere beleidsmaatregelen zoals tariefmaatregelen, investeringen in betere doorstroming of hogere kwaliteit. De maatschappij tracht daarom de effecten van de basismobiliteit te beoordelen met globale indicatoren zoals reizigersaantallen, bezettingsgraad en dekkingscoëfficiënt. Haar berekeningen steunen

echter vooral op historisch gegroeide forfaits. Sommige indicatoren zijn overigens meer maatstaf voor efficiëntie dan voor effectiviteit.

In het zesde hoofdstuk geeft De Lijn de evolutie van de overheidsdotatie in de afgelopen tien jaar. Zij laat daarbij de investeringstoelagen buiten beschouwing. De Lijn kon het aandeel voor de basismobiliteit in de totale exploitatiedotatie niet exact bepalen doordat die bedragen niet systematisch afzonderlijk zijn toegekend of geregistreerd. Het Rekenhof heeft daarom zelf een benaderend beeld opgemaakt van het vermoedelijke aandeel voor de invoering van de basismobiliteit.

De heer *Kris Neven*, eerste auditeur bij het Rekenhof, licht de bijhorende grafiek toe. Zij geeft een algemeen en benaderend beeld van de financiering van De Lijn en het aandeel dat de invoering van de basismobiliteit in het budget heeft. De grafiek is opgemaakt aan de hand van begrotingscijfers van het Vlaamse Gewest, namelijk de vastleggingskredieten uit de aangepaste algemene uitgavenbegrotingen en de toelichting daarbij. De grafiek in het verslag van het Rekenhof loopt van 1997 tot 2007. Voor deze bespreking zijn de cijfers van 2008 en 2009 toegevoegd aan de presentatie die aan de leden werd bezorgd.

Tot 2004 is bovenop de historische dotatie voor de exploitatie (in het lichtblauw onderaan) door het Vlaamse Gewest een aantal bijkomende dotaties aan De Lijn toegekend. Dat gebeurde onder meer voor projecten in het kader van mobiliteitsconvenants (weergegeven in het rood), compensaties voor de tariefhervormingen (in het groen), projecten basismobiliteit (in het geel), de overname van het leerlingenvervoer (in het donkerblauw), en de uitbouw van het netmanagement (in het paars). Een laatste onderdeel van de grafiek, weergegeven in het oranje, slaat op de dotatieverhogingen voor de prijsevolutie, met onder andere de invloed van cao's (collectieve arbeidsovereenkomsten), hogere kosten van brandstoffen en dergelijke. Daar staan geen extra kilometers tegenover.

Vanaf de aangepaste begroting 2004 werden alle dotaties aan De Lijn samengevoegd. Aan de hand van de toelichting bij de begroting heeft het Rekenhof toch geprobeerd de evolutie van de diverse onderdelen op dezelfde manier verder te analyseren voor de volgende jaren.

In de grafiek staat verder ook de evolutie van de investeringstoelagen van het Vlaamse Gewest (weer-

gegeven in de lijngrafiek met de groene driehoekjes). De werkelijke reizigersontvangsten zijn zichtbaar in de blauwe lijn met blauwe ruitjes. Als men beide lijnen bovenop de staafgrafiek legt, krijgt men een benaderend beeld van het totale budget van De Lijn.

De invoering van basismobiliteit (weergegeven door de gele balkjes in de grafiek) verklaart dus maar een gedeelte van de toename van het budget. In 2007 gaat het om ongeveer 125 miljoen euro

De heer *Robert Devos* onderstreept dat volgens het Rekenhof De Lijn een financieel gezond bedrijf is gebleven dankzij een blijvende en afdoende overheidsdotatie.

In hoofdstuk zeven licht De Lijn haar capaciteitsproblemen en netmanagement toe. Zij raamt de meerkosten voor netmanagement op 108 miljoen euro per jaar, maar dat is benaderend. Het interne evaluatieverslag vermeldt niet of De Lijn de vereiste potentiële onderzoeken uitvoerde.

In het achtste hoofdstuk heeft De Lijn het over de klantentevredenheid en de 'modal shift', dus de verschuiving van het verplaatsingsgedrag naar het openbaar vervoer. Het verslag stelt echter niets over de toepassing van de klachtenregeling en kan de effecten van de basismobiliteit op de modal shift niet afzonderen van die van andere maatregelen.

De heer Devos gaat over tot de conclusies. Het Rekenhof heeft op grond van de beschikbare informatie en de uitgevoerde controles geconcludeerd dat De Lijn in het algemeen een benaderend en richtinggevend beeld heeft geboden van de wijze waarop zij de basismobiliteit invoerde en de resultaten en de kostprijs daarvan. Het cijfermateriaal is onderbouwd, ook al bevat het een aantal onnauwkeurigheden, met name vergissingen en inconsistenties bij de berekening en weergave van de evolutie van een aantal indicatoren, en afwijkingen ten opzichte van de beschikbare documenten. De tendensen die het intern evaluatieverslag aangeeft, blijven overeind ondanks deze onnauwkeurigheden.

Als basis voor de beoordeling van de efficiëntie en effectiviteit van de realisatie van de basismobiliteit of als uitgangspunt voor een eventuele externe doorlichting van de bedrijfsvoering van De Lijn, is het intern evaluatieverslag echter minder geschikt wegens een aantal beperkingen. De spreker somt ze op. De afbakening van de basismobiliteitsperiode is niet precies

en er ontbreekt een stand van zaken op de einddatum. Verder is er de afwezigheid van een precieze kostprijsberekening van de basismobiliteit bij gebrek aan geregistreeerde basisinformatie. De vergelijkingen met andere binnen- en buitenlandse vervoermaatschappijen zijn te beperkt. Ook het samengaan van de basismobiliteit met andere beleidsmaatregelen vormt een beperking. Verder zijn er reizigersaantallen die nog altijd steunen op parameters uit de jaren 70 en niet op metingen. Het Rekenhof wijst ook op het gebruik van indicatoren voor efficiëntie bij de berekening van de effectiviteit. Tot slot is er te weinig informatie over de effecten van de basismobiliteit op de economie en ecologie van het openbaar vervoer.

De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft op 19 december 2008 akte genomen van de opmerkingen van het Rekenhof. Zij zou De Lijn opdracht geven de onnauwkeurigheden in het evaluatieverslag te corrigeren.

II. TOELICHTING DOOR DE LIJN

Mevrouw *Ingrid Lieten*, directeur-generaal De Lijn, zegt bij het begin van haar toelichting dat in de versie van het rapport die thans voorligt, de materiële fouten in de tellingen zijn gecorrigeerd die door het Rekenhof waren aangewezen.

Het decreet Basismobiliteit van 20 april 2001 en het daaropvolgende besluit vormden een hele uitdaging voor haar bedrijf. Op dat moment beantwoordde de mobiliteit in Vlaanderen immers in hoge mate niet aan het decreet. Zij herinnert eraan dat De Lijn samen met de toenmalige regering berekende hoeveel tijd en geld de uitvoering zou kosten. Na de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit ging men aan de slag. Sindsdien is op zes jaar tijd het aantal gereden kilometers praktisch verdubbeld. Geen enkele chauffeur rijdt nog dezelfde ritten als toen. De spreekster concludeert dat, dankzij de flexibiliteit van het personeel, het operationele veranderingstraject enorm was.

Bij de invoering werd gewerkt aan de hand van prioriteitenlijsten, waarin de gemeenten werden opgenomen die het verst van de basismobiliteit waren verwijderd. Die lijsten werden volgens een bepaalde formule opgesteld en telkens door de minister goedgekeurd. Na verloop van tijd werden de gemeenten aangepakt die wel al een degelijk aanbod hadden, om te eindigen bij de realisatie van een bijkomend aanbod in heel Vlaanderen. De genoemde formule is

gebaseerd op de woonafstand van de halte en op de frequentie, gedifferentieerd volgens gebied (landelijk, stedelijk of grootstedelijk).

Op het moment dat het decreet werd aangenomen, bestond er al een historisch gegroeid openbaar vervoernet in Vlaanderen. Het aanbodsniveau verschilde van gemeente tot gemeente, afhankelijk van eerdere beleidskeuzes. Dat maakt een vergelijkende effectmeting moeilijk, merkt de spreekster op.

Op basis van de prioriteitstelling werd elk jaar een programma overgemaakt aan de minister, dat iedere keer werd uitgevoerd. De afwijkingen van de prioriteitenrangorde, waarnaar het Rekenhof verwijst, waren altijd objectief gemotiveerd. Het was soms immers logisch om het aanbod in aangrenzende gemeenten die niet op opeenvolgende plaatsen stonden, toch tegelijk te verbeteren.

Op vraag van de minister werd een tussentijdse evaluatie gemaakt, waaruit bleek dat De Lijn heel goed op weg was om de basismobiliteit in heel Vlaanderen te realiseren. Vandaag zijn we zover dat 97% van alle Vlaamse woongebieden basismobiel is in de week volgens het afstandscriterium, en 86% volgens het frequentiecriterium. Bij de invoering van de basismobiliteit werd inderdaad gefocust op weekdagen, met het oog op de vooruitgang via woon-werk- en woon-schoolverkeer. De spreekster erkent dat zeker nog verbetering mogelijk is bij de realisatie van basismobiliteit in het weekend.

De minister heeft wel gevraagd in haar beleidsnota om de laatste stap voorzichtig, vraaggestuurd en in het kader van netmanagement aan te pakken, gezien de hoge kostprijs. Op die manier is De Lijn erin geslaagd basismobiliteit te realiseren met minder middelen dan begroot.

Mevrouw Lieten presenteert een kaart van Vlaanderen, waarop de gemeenten die voor het afstandscriterium tijdens de week een basismobiliteit van 100% in alle wijken hebben, donkergroen zijn gekleurd. In de gemeenten die lichter groen, geel of rood zijn gekleurd, zijn er nog afwijkingen op de norm. De volgende kaart toont hetzelfde voor het frequentiecriterium. Ook daar staat donkergroen voor gemeenten die volledig in orde zijn voor hun hele grondgebied. Geel en oranje zijn de gemeenten waar bepaalde straten of woonwijken nog niet volledig bediend zijn. Zij wijst erop dat De Lijn ook over meer gedetailleerde informatie per halte en straat beschikt.

Om de kostprijs van de basismobiliteit te beoordelen, kan men twee standpunten innemen. Ofwel vertrekt men van de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit en de toewijzing van middelen op grond daarvan, ofwel betreft men ook de eerder ingezette middelen, die bijvoorbeeld aan de convenants zijn toegekend. In beide gevallen blijkt dat De Lijn 15 miljoen euro onder de raming bleef om de maatschappelijke doelstellingen te realiseren. Het Rekenhof merkte op dat volgens de prefiguratie van de meerjarenbegroting bij de goedgekeurde beheersovereenkomst 2003-2006 het budget voor basismobiliteit zou worden geïndexeerd tot 140 miljoen euro. Als men van dat bedrag uitgaat, wordt het bedrag dat De Lijn niet nodig had, nog groter.

Bij de initiële begroting 2004 werd een gedeelte van de lopende exploitatieprojecten basismobiliteit opgenomen in het constante beleid en gefinancierd vanuit de exploitatiebegroting ten bedrage van 4,4 miljoen euro. Daarbuiten was in 2004 nog een afzonderlijk projectbudget van 86,5 miljoen euro beschikbaar. Dat maakt dat de basismobiliteit grotendeels is ingevoerd voor een toegekend jaarlijks budget van 125,9 miljoen euro.

Het verschil tussen beide getallen heeft te maken met het bedrag voor de compensatie voor de gasolie in 2006. Dit bedrag werd opgenomen in de omzet, met boekhoudkundig effect, via een vordering op de overheid, maar nadien geneutraliseerd via een waardevermindering op de vlottende activa. Deze neutralisatie is het gevolg van het feit dat De Lijn geen vorderingen op de overheid meer mocht boeken. In 2007 wordt het bedrag van de compensatie 2006 volledig toegekend en kan de waardevermindering teruggenomen worden. Belangrijk is ook dat in 2004 beslist werd om de budgetten die vroeger apart waren (de projectmatige subsidies voor basismobiliteit enerzijds en de algemene dotatie anderzijds), samen te voegen, waardoor een deel van de informatie, zelfs al was die niet altijd accuraat toen beide nog apart waren, verloren is gegaan.

Mevrouw Lieten memoreert dat elk project basismobiliteit verschillende keren voor de openbaarvervoercommissie is verschenen. Die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie Ruimtelijke Ordening, het departement Mobiliteit, de betrokken gemeentebesturen en de NMBS. Bovendien werd over elk project het advies van de Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers gevraagd, dat vervolgens mee besproken werd in de commissie. Op grond daarvan maakte

de onafhankelijke auditor een rapport over aan de minister.

Goedgekeurde projecten werden na de implementatie opnieuw geëvalueerd door de commissie en dat zowel na één jaar als na twee jaar. Mevrouw Lieten onderstreept dat de betrokken gemeentebesturen actief participeerden aan de evaluatie, met het oog op eventuele operationele bijstellingen. De twee projectevaluaties worden gevolgd door verdere evaluaties per gebied. Iedere provincie is ingedeeld in zes gebieden, waarvan er elk jaar twee volledig geëvalueerd worden met het oog op optimalisering.

Ook de evaluatiecriteria zelf zijn geëvolueerd. In het begin werd hoofdzakelijk een louter kwantitatief evaluatiecriterium gebruikt voor vaste lijnen: met name de gemiddelde bezetting, met een minimum van acht reizigers als norm. Voor de belbussen was het criterium dat 50% van het aantal geplande ritten ook werkelijk uitgevoerd wordt omdat er reservaties waren. De criteria werden goedgekeurd door de Inspectie van Financiën en werden ook gebruikt door de openbaarvervoercommissies. Uitgebreide cijfers en informatie daarover staan in het rapport.

In 2005 drongen minister en parlement erop aan meer detaillering in de evaluatie aan te brengen. Uiteindelijk werden tien bijkomende evaluatiepunten gedefinieerd. Er werd bijvoorbeeld gekeken of er aparte spitsuurnormen konden zijn voor belbussen in het buitengebied. Een ander punt was het gebruikmaken van openbaarvervoerauto's of taxi's als de belbus zelf te weinig gereserveerd wordt. Verder werd gevraagd om de sneldiensten in daluren te herbekijken, het aanbod van vaste buslijnen op zon- en feestdagen parallel aan stoptreindiensten te herzien, en het aanbod te herzien op lijnen met hoofdzakelijk functioneel vervoer.

Ook specifieke avondlijnen waren een nieuw punt. Zij zijn soms goedkoper dan het later doen lopen van de hele netdienst. Er werd verder gekeken naar aparte stadsnetten op zon- en feestdagen, de samenstelling van de lijnen, en naar een pragmatische invulling van de normen halteafstand en frequentie. De spreker wijst erop dat alle projecten die tot en met 2005 uitgevoerd waren, opnieuw gescreend zijn op basis van die tien bijkomende evaluatiepunten. Bij alle nieuwe projecten die vanaf 2005 naar de openbaarvervoercommissie gingen, werden automatisch en vanaf het begin de tien punten meegenomen.

Vervolgens behandelt mevrouw Lieten de inkomsten en uitgaven voor de beleidsmaatregel. De belangrijkste uitgavenpost wordt gevormd door de personeelskosten bij De Lijn zelf en bij de exploitanten. In dit verband wijst de spreker op een andere verplichting uit de beheersovereenkomst, met name de wijziging van de verhouding tussen het aandeel van De Lijn zelf in de exploitatie en dat van de privésector in het voordeel van die laatste, opdat men zou uitkomen op een verhouding 50-50. Met het oog daarop werd een groter aandeel van de nieuwe projecten in het kader van de basismobiliteit aan de privésector uitbesteed.

De kosten per kilometer stegen met 0,97 euro, van 3,19 euro in 1997 tot 4,16 euro in 2007. Op basis van cijfergegevens van TEC (Transport en Commun) en MIVB (Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel) hebben wij de gevraagde prijsvergelijking gemaakt, met dit voorbehoud dat bij de andere maatschappijen niet altijd even transparant is wat wel en wat niet in de kosten is verrekend. Hoe dan ook bedragen de kosten volgens TEC 3,87 euro per kilometer en bij de MIVB – die hoge frequenties aanbiedt en door de verkeersdrukke een lagere commerciële snelheid heeft – 10,09. Tussen die laatste en de vooral landelijk opererende TEC, zit De Lijn. Vlaanderen is over het algemeen dichter bevolkt dan Wallonië en heeft ook de grote steden Antwerpen en Gent.

Het verschil in kostprijs tussen De Lijn zelf en haar exploitanten wordt verklaard door kosten die de laatstgenoemde niet hebben. Het gaat onder meer om ontwikkeling en onderzoek, de onderhandelingsprocedure met de openbaarvervoercommissie, het uittekenen van lijnen, haltes en ritorganisatie. De exploitant hoeft alleen uurroosters op te maken voor een kant-en-klaar pakket. De voorliggende kostprijsvergelijking is overigens gecertificeerd door de regeringscommissaris, onderstreept mevrouw Lieten.

Het Rekenhof merkte terecht op dat in de tabel met de uitgaven van De Lijn twee kolommen van plaats zijn verwisseld. Die fout is rechtgezet in de laatste versie, net als haar impact op de grafieken.

De reizigersontvangsten zijn beïnvloed door de gelijktijdige invoering van een voluntaristisch tariefbeleid. Daarbij werden de abonnementen omgevormd van punt-tot-puntabonnementen met gebruik op bepaalde dagen naar netabonnementen die men zeven dagen op zeven kan gebruiken. Bovendien daalden de tarieven voor zowel abonnementen als

Lijnkaarten. Het Rekenhof merkt terecht op dat die gelijktijdige wijzigingen de meting van het effect van de invoering van basismobiliteit bemoeilijken.

In elk geval zorgden zij er samen voor dat het gebruik van het openbaar vervoer spectaculair gestegen is. Het aantal abonnementen in omloop – dus dat van de trouwe gebruikers – steeg sinds 2003 met 44%. De reizigersontvangsten daalden in de periode 1997-2002 met 6,36%, waarna ze in 2003-2007 weer stegen met 22,79%.

Vervolgens presenteert mevrouw Lieten de gevraagde tariefvergelijking met de omringende regio's. Dat is niet gemakkelijk want De Lijn is een specifiek bedrijf dat zowel regionaal als stedelijk vervoer verzorgt. Op de meeste andere plaatsen worden agglomeratievervoer en streeklijnen door verschillende bedrijven verzorgd. Ook de prijszetting loopt uiteen: sommige kiezen voor een prijs per gereden kilometer, andere voor een instapprijs. Toch heeft De Lijn een diagram opgesteld met de kostprijs van een maandabonnement voor twee zones.

Daarop gaat zij in op de effectiviteit van de basismobiliteit, die als doel had om het openbaar vervoer te doen groeien. Daar is De Lijn goed in geslaagd, meent zij, gezien het aantal reizigers op tien jaar tijd meer dan verdubbeld is. Men kan de effectiviteit van de dienstverlening ook meten aan een aantal ratio's. Welnu, het aantal reizigers per kilometer is gestegen met 29% en per chauffeur met 42%. Ondanks die grote uitbreiding van het aanbod zijn de kosten per reiziger nochtans stabiel gebleven. Het is wel zo dat de lage tarieven leidden tot lagere vervoersontvangsten per reiziger, waardoor de dekkingscoëfficiënt is gehalveerd van 28,52% naar 13,71%.

Gezien de stijging van de reizigersontvangsten beperkt is gebleven, wordt de kostengroei grotendeels gefinancierd door de overheidsdotatie. Doordat beide partijen de beheersovereenkomst loyaal hebben nageleefd, is De Lijn in weerwil van de investeringen een financieel gezond bedrijf gebleven. Daarvoor diende de subsidie per reiziger tussen 1997 en 2002 slechts met 0,20 euro per reiziger te stijgen, ondanks het toegenomen aanbod en de tariefverlagingen. In landen waar men besliste om economisch (woon-werkvervoer) en sociaal openbaar vervoer te scheiden, gingen de subsidiekosten integendeel omhoog.

Het Rekenhof merkte op dat De Lijn in haar analytische exploitatierekening voor 2007 uitgaat van

overheidssubsidie van ongeveer 732 miljoen euro, terwijl de boekhouding rekent met afgerond 724 miljoen euro. Voor 2006 gaat het om respectievelijk 659 en 663 miljoen euro. Mevrouw Lieten verklaart de verschillen als volgt. In 2004 werd in het kader van de overgang van een functionele begroting basismobiliteit naar een algemeen geïntegreerde exploitatiebegroting een aantal verrekeningen gedaan. Na 2004 werd elk jaar 25 miljoen euro toegevoegd aan de totale exploitatiedotatie om de bijkomende projecten basismobiliteit te realiseren. Dat brengt de totale kostprijs op 136,5 miljoen euro.

De basismobiliteit heeft als doel een minimumaanbod te organiseren, maar daarmee voldoet men niet overal aan de vraag. Bovenop die voor heel Vlaanderen gelijke sokkel heeft de minister middelen uitgetrokken voor vraaggerichte investeringen in het woon-werkverkeer en in de stedelijke agglomeraties. Voor dit netmanagement maakte de minister in 2007 al 13 miljoen euro beschikbaar, terwijl het in 2008 om 18 miljoen euro ging, net als in 2009.

Het Rekenhof merkte op dat de nota van De Lijn niet ingaat op het potentieelonderzoek. Dat is correct, omdat de nota over de evaluatie van basismobiliteit gaat, maar dat potentieelonderzoek gebeurt wel degelijk in het kader van het netmanagement. Er werd een methodiek ontwikkeld om in heel Vlaanderen het potentieel van projecten te onderzoeken. Door de uniformiteit van deze aanpak kan De Lijn ook jaarlijks een gerangschikte lijst aan de minister voorleggen.

Voor de meting van de maatschappelijke impact bestaat een aantal indicatoren. De uitgebreide metingen van De Lijn geven duidelijk aan dat de klantentevredenheid significant gestegen is voor wat de basismobiliteit betreft, meer bepaald over de factoren halteafstand, frequentie en trajecten.

Een andere meting geeft aan dat Vlaanderen tegen de Europese stroom in roeit inzake modal shift. In de modale verdeling is hier tussen 1995 en 2006 het aandeel van de auto gedaald van 83,8% naar 81,1%. Hoewel mevrouw Lieten ambitieuzer is en deze daling samen met de minister nog te klein vindt, merkt zij toch op dat dit afwijkt van de Europese trend, waarin het aandeel van de auto nog toeneemt. In de genoemde periode ging het van 82 naar 83,5%. Wat dat laatste betreft, is er wel een verschil naargelang men de landen van het vroegere Oostblok meerekent of niet.

III. BESPREEKING

1. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens

De heer *Johan Sauwens* heeft gehoord dat het Rekenhof het bedrag van 121,5 miljoen euro als jaarlijkse kostprijs van de basismobiliteit een onderschatting noemt. Tegelijk gebruikt mevrouw Lieten hetzelfde bedrag om aan te tonen hoe goed De Lijn het wel doet. Om een welles-nietesdiscussie te vermijden, heeft het Vlaams Parlement de goede beslissing genomen om een externe doorlichting van het beleid van de laatste jaren, inclusief de basismobiliteit, te bestellen.

Volgens het lid heeft men met de enorme inzet van middelen voor De Lijn de grens van het haalbare bereikt. De grote vragen, die ook het Rekenhof stelt, zijn die naar de transparantie, de effectiviteit en de efficiëntie van de bedrijfsvoering. Afgezien van een aantal onnauwkeurigheden, wijst het hof op enkele beperkingen van het interne evaluatieverslag van De Lijn als basis voor het beantwoorden van die vragen. Zo strookt de afbakening van de periodes voor en na de basismobiliteit niet helemaal met de realiteit. Verder heeft het Rekenhof kritiek op de becijfering van de kostprijs van en de dotatie voor de basismobiliteit, op de onvoldoende gedetailleerde registratie van de basisinformatie, op het onvoldoende rekening houden met investeringsuitgaven en prijsevolutie, op het fragmentarische, onvoldoende transparante en ongeëncanceerde karakter van de vergelijking met andere vervoermaatschappijen, en op de berekening van de reizigersaantallen.

Behalve op effectieve ontwaarding, zijn die laatste gebaseerd op de conversie van passen en abonnementen. Maar die laatste steunt gedeeltelijk op parameters uit de jaren 70, toen een abonnement nog even veel als 50 kaartjes kostte. De heer Sauwens wil van mevrouw Lieten weten hoe de abonnementen worden verrekend met het oog op de bezettingsgraad per rit. Volgens hem gaat het voor een deel om theoretische reizigers en niet om werkelijke, vandaar de lege busen.

De stijging van de budgetten is fenomenaal. Andere vervoermaatschappijen rekenen de stijgende kosten door in hun tarieven, De Lijn niet. Welke zekerheid heeft het bedrijf dat de volgende Vlaamse Regering net als de vorige en de huidige voldoende middelen zal vrijmaken? Het Vlaamse geld raakt ook op en is tegelijk nodig voor sociale woningen, de aanpak van de vergrijzing, de gehandicapten, en de ondersteuning

van de economische relance. Hoe bereidt de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) zich voor op de opvang van de stijgende kosten?

Als men de vervoersontvangst per reiziger in 1999 vermenigvuldigt met het aantal reizigers dat De Lijn naar eigen zeggen in 2007 had, dan had de totale ontvangst 256 miljoen euro bedragen. Dat bedrag is meer dan het dubbele van wat effectief werd ontvangen. Een studie van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de UGent berekende in 2006 dat 10,6% van de Brugse bevolking zich meestal met het openbaar vervoer verplaatst om naar het werk of naar school te gaan. In Antwerpen is het 19%. In beide gevallen gaat het om een minderheid van de belastingbetalers.

Het lid dringt erop aan dat de externe doorlichting snel de juiste gegevens bezorgt, opdat de volgende regering haar beleid en haar financiering kan oriënteren. Hij vraagt zich af of men niet de sociale factor te sterk benadrukt als doelstelling ten koste van duurzame mobiliteit.

De regering heeft op 29 november 2002 de normen voor het minimumaanbod vastgelegd. Op basis waarvan zijn de normen bepaald en hoe worden ze verder berekend?

Kan het Rekenhof de uiteenlopende cijfers over de kostprijs van de basismobiliteit verduidelijken?

In welke mate neemt De Lijn de inzet van externe voertuigen zoals taxi's mee op? Is dat een daadwerkelijk instrument in de bedrijfsvoering? Hoe evolueren de prestaties in eigen regie en die van de pachters? Is het Rekenhof het eens met de stelling dat de eigen bedrijfsvoering goedkoper is?

Reële tellingen tonen dat het aantal reizigers van de MIVB tussen 1999 en 2007 gestegen is met 74%. De vervoersontvangsten stegen met 69%. Bij de TEC ging het om respectievelijk 42% en 34%. Bij de Franse, Duitse en Nederlandse maatschappijen ziet men dezelfde evoluties. Vlaanderen haalt weliswaar een stijging van het aantal reizigers van 117% maar die van de ontvangsten bedraagt slechts 8%. Vindt het Rekenhof dit houdbaar op langere termijn?

2. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* merkt op dat het Rekenhof erg kritisch is voor de wijze waarop VVM De Lijn haar eigen werking evalueert. De tendensen

blijven dan wel overeind, voor de realisatie en kostprijs van basismobiliteit blijven de conclusies van het interne rapport richtinggevend. Het is niet de mate waarin de basismobiliteit gerealiseerd is die Open Vld in twijfel trekt, maar wel de manier waarop een modal shift gerealiseerd wordt, waarop De Lijn meer vraaggericht kan werken, waarop de maatschappij efficiëntie en kwaliteit uitdraagt. Het is ook niet zeker of er voldoende vraag is naar de extra exploitatieprojecten uit de basismobiliteit om de oplopende investerings- en exploitatiedotaties te kunnen blijven rechtvaardigen.

Mevrouw Lieten verwijst naar de mobiliteit, de invulling van de afstandscriteria tijdens de week, de frequentiecriteria. Dat betwist Open Vld niet, evenmin trouwens dat de beheersovereenkomst van 2004 uitgevoerd is. De vaste lijnen worden geëvalueerd op een jaarlijkse gemiddelde bezetting van minimaal acht reizigers. Open Vld betwist niet dat die evaluaties gebeuren in de openbaarvervoercommissie. Ook de inkomsten en de uitgaven worden niet betwist. De Lijn grijpt wel verkeerde premissen aan om een heleboel conclusies aan vast te knopen. Daar heeft Open Vld wel problemen mee.

Het Rekenhof maakt bijvoorbeeld voorbehoud bij de stijging van het aantal reizigers in de voorbije jaren. Volgens het hof moeten alle indicatoren die De Lijn in de interne evaluatie gebruikt om de evolutie van de effectiviteit en de efficiëntie van de dienstverlening na te gaan en waarbij het aantal reizigers per kilometer, kosten en ontvangsten per kilometer, dekkingsgraad een rol spelen, met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd wordt. Mevrouw Lieten toont ook vandaag weer tabellen waarbij ze opnieuw van dezelfde premissen uitgaat, en waarmee ze een enorme stijging van de reizigers en een status quo van de kosten tracht aan te tonen. Dat is de reden waarom Open Vld aandringt op een externe evaluatie.

Ook bij de maatschappelijke impact vertrekt de maatschappij van verkeerde premissen. Op pagina 10 zegt De Lijn dat in de modale verdeling tussen 1995 en 2006 het aandeel van de auto gedaald is van 83,8 procent naar 81,1 procent. Basismobiliteit zou daar de oorzaak van zijn, De Lijn beschouwt dat als bewijs van de maatschappelijke impact ervan. Het Rekenhof stelt ook dat er nog heel wat andere oorzaken kunnen zijn van de daling van het percentage van het autoverkeer.

De cruciale vraag is hoe efficiënt en vraaggericht basismobiliteit tot op heden gerealiseerd wordt. Het Rekenhof antwoordt daarop dat het interne evaluatieverslag van VVM De Lijn onvoldoende bewijskrachtige en relevante informatie bevat om de efficiëntie en de effectiviteit van de basismobiliteit volwaardig te kunnen beoordelen. Nochtans is dat een van de belangrijkste passages over basismobiliteit in het regeerakkoord: de zorg voor een efficiënte inzet van middelen is het uitgangspunt bij de uitvoering, de opvolging en de eventuele bijsturing van de beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en VVM De Lijn.

Voor Open Vld toont het rapport van het Rekenhof aan dat de externe doorlichting van de activiteiten van De Lijn en het Vlaams openbaarvervoerbeleid zeker geen overbodige luxe is. De externe evaluatie is blijkbaar aanbesteed. Over een aantal maanden zal het parlement daar meer over vernemen. De evaluatie is een benchmark waarin het Vlaamse beleid vergeleken wordt met een aantal vergelijkbare regio's in Europa. Open Vld gaat ervan uit dat de volgende Vlaamse Regering zich op die evaluatie zal baseren voor de uitstippeling van het nieuwe openbaarvervoerbeleid. Voor Open Vld bestaan in deze geen heilige huisjes. Als er decreten moeten worden bijgestuurd en beheersovereenkomsten aangepast, zal dat, als Open Vld het na de verkiezingen mee kan bepalen, gebeuren.

Is het Rekenhof van oordeel dat het risico van belangenvermenging bestaat omdat een agentschap als De Lijn zichzelf evalueert en er geen andere evaluaties gebeuren? Zijn er andere agentschappen waarvoor dat ook het geval is? Wat basismobiliteit betreft heeft Open Vld er herhaaldelijk op aangedrongen dat de vervoersprestaties grondig moeten worden gescreend en geoptimaliseerd om de efficiëntie te kunnen waarborgen. Dat staat trouwens in het bestuursakkoord en in de beheersovereenkomst. Volgens het rapport van het Rekenhof heeft De Lijn niet onmiddellijk efficiëntiemaatregelen getroffen voor alle exploitatieprojecten die bij een evaluatie een lage bezetting of uitvoering scoorden (pagina 15). Ook de jaarlijkse besparing op de exploitatie-uitgaven van De Lijn moet volgens het Rekenhof genuanceerd worden. De Lijn heeft het over 7,5 miljoen euro. Is het volgens het Rekenhof zo dat De Lijn onvoldoende optimaliseert of bijstuurt op basis van de eigen evaluaties om zo te komen tot een efficiëntere exploitatie?

Het evaluatiecriterium voor vaste lijnen is gemiddeld minstens acht reizigers per rit op jaarbasis, inclusief de forfaitaire tellingen uit abonnementen. Is die doelstelling ambitieus genoeg voor een efficiëntere exploitatie?

Wat de basismobiliteit betreft, splitst het Rekenhof de evaluatie in twee aspecten. Enerzijds is er de effectiviteit van de basismobiliteit in enge zin, die bestaat als het aanbod voldoet aan de normen. Dat aspect stelt Open Vld niet in vraag, De Lijn voert haar taken wel degelijk uit conform de beheersovereenkomst. Open Vld heeft wel vragen bij het tweede aspect, namelijk de effectiviteit van basismobiliteit in de ruime zin van het woord. Die evaluatie beoordeelt de maatschappelijke impact die basismobiliteit heeft op basis van onder meer het aantal reizigers dat gebruikmaakt van het openbaar vervoer, de modal shift, de klanttevredenheid, de vraagvisie. Die aspecten kunnen volgens Open Vld nog veel beter.

Natuurlijk is het aantal reizigers sinds 2002 gestegen. De grootte van die stijging is niet bekend. Daarom denkt Open Vld dat het een goede zaak is snel werk te maken van het Retibo-project (registratie, ticketing en boordcomputer). De 'smartcard' maakt het immers mogelijk om precies te bepalen wie waar een beroep wil doen op het openbaar vervoer. Gezien de stijgende dotaties voor exploitatie en investeringen, is het niet meer dan normaal dat ook geïnvesteerd wordt in de technologie om de effectiviteit van bestedingen te controleren en evalueren.

Vanaf september 2009 zou er een proefproject starten over het elektronische ticket. Waar zal dat proefproject plaatsvinden? Wat is de geraamde kostprijs? Over welke periode zal het proefproject lopen? In de media staat dat MIVB en de NMBS – de instanties die De Lijn verwijt te talmen met een geïntegreerd systeem voor het elektronische ticket – al voor 2011 ermee zullen starten. Ze kunnen al in 2009-2010 perfect meten wie waar en wanneer openbaar vervoer vraagt. In 2009 is er al 30 miljoen euro in de begroting vastgelegd voor de uitvoering van het elektronische ticket. Waarom kan De Lijn niet sneller starten? De middelen zijn er immers.

De jaarlijkse kostprijs van de basismobiliteit van 121,5 miljoen euro is volgens het Rekenhof een onderschatting. De werkelijke kostprijs kan niet worden begroot. Is het niet beter om de exploitatiesubsidies voor de projecten die voortvloeien uit specifiek de basismobiliteit, afzonderlijk te budgetteren in plaats van ze te incorporeren in de algemene dotatie-exploitatie?

Het Rekenhof zegt dat de middelen geïncorporeerd zijn in de veronderstelling van de continuïteit van

het beleid. Stelt zich, als de kostendekkingsgraad van de eigen inkomsten gezakt is van 14 naar 12 percent, geen probleem voor de continuïteit van de dienstverlening? Mevrouw De Ridder benadrukt dat ze niet pleit voor minder middelen, maar enkel voor een meer efficiënte besteding van de middelen. De Lijn krijgt momenteel 1 miljard euro. Wat zal er gebeuren als ten gevolge van de crisis ieder beleidsdomein bijvoorbeeld maar 92 percent van de middelen zal kunnen besteden? Dat gebeurt nu al in Antwerpen. Het is niet verantwoord om dergelijke belangrijke dienstverlening voor 86 of 88 percent te laten afhangen van overheidsinvesteringen. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is daar ook niet positief over. In 2004 of 2005 waarschuwde de organisatie Vlaanderen voor dergelijke ongezonde jarentachtigsituaties. Wat denkt het Rekenhof daarover? Het Rekenhof zegt dat De Lijn een financieel gezond bedrijf gebleven is dankzij een blijvende en afdoende overheidsdotatie. Blijft die toestand overeind bij een laagconjunctuur?

3. Tussenkomen van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* feliciteert het Rekenhof met zijn huzarenwerk. Het is immers niet gemakkelijk een organisatie door te lichten als niet alle rapporten voorhanden zijn. Ook de talrijke boekhoudkundige kemels en verkeerde cijfers hebben die taak niet vergemakkelijkt.

De spreker heeft De Lijn steeds ervaren als een bedrijf dat nogal geheimzinnig doet over cijfergegevens en niet open communiceert. Het rapport van het Rekenhof bevestigt dat vermoeden. Het is onaanvaardbaar dat De Lijn een evaluatieverslag van dergelijke povere kwaliteit aflevert. Waarom kreeg het Rekenhof zo weinig gegevens? Kan het Rekenhof met het tekort aan cijfergegevens wel spreken over een validatie van het evaluatieverslag?

Hoe verklaart mevrouw Lieten dat er zo veel verkeerde cijfers overhandigd werden aan het Rekenhof? Het feit dat De Lijn door haar groei te weinig tijd daaraan kan besteden, is een zwak excuus. Het Rekenhof zegt dat de effectiviteit van de basismobiliteit moeilijk te meten is door het tekort aan cijfers. Welke rapporten heeft het Rekenhof nodig om dat te kunnen meten? Is het antwoord van mevrouw Lieten van vandaag voldoende?

De Lijn beschikt over zeer weinig informatie over de busexploitanten. Noch over ongevallen noch over de inzet van de chauffeurs kan De Lijn informatie

geven. Hoe zal dat voortaan verlopen? Werd in contracten niet afgesproken dat de exploitanten gegevens daarover moeten verstrekken?

Ook voor het potentieelonderzoek ontbreken volgens het Rekenhof gegevens. Daarenboven is niet duidelijk of er wel degelijk potentieelonderzoek gebeurt. Gebeurt dit systematisch en zo ja, hoe?

Wat de exploitatiebudgetten betreft, zegt het Rekenhof dat De Lijn verschillende malen exploitatiedotaties heeft gekregen. Hoe komt het dan dat het Rekenhof niet kan achterhalen hoe het exploitatiebudget werd aanbesteed?

Bij de berekening van de kostprijs per kilometer wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de voertuigen. Nochtans heeft elk voertuig een ander verbruik. Het is nodig dat verschil te kennen om de juiste keuzes te maken bij de aanschaf van nieuwe voertuigen.

De Lijn is een financieel gezond bedrijf, maar alleen dankzij de investeringen van de Vlaamse overheid. Waarom geeft de maatschappij dan geen duidelijke cijfers, geen transparantie? In het rapport van het Rekenhof staat geen lijst van aanbevelingen.

De externe doorlichting van het Rekenhof kon onvoldoende uitgevoerd worden wegens tekortkomingen en nalatigheden van De Lijn. Dat is zeer ernstig. Het is goed dat het Rekenhof die dubbelzinnige houding heeft blootgelegd. Het sterkt het voornemen om een externe doorlichting hoog op de commissieagenda te plaatsen.

4. Tussenkomen van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* beaamt dat het regeerakkoord stelt dat de doelstellingen van het decreet Basismobiliteit op de meest efficiënte manier moeten worden gerealiseerd. Het is goed dat dit nu geëvalueerd wordt. Volgens mevrouw De Ridder vertrekt het evaluatierapport van De Lijn van verkeerde premissen. Het zijn nochtans juist die factoren die de doelstellingen vormen van het decreet Basismobiliteit. Het doel is immers een aanbodmodel zodat het openbaar vervoer zijn sociale functie waarmaakt. Het openbaar vervoer moet op elke plaats in Vlaanderen een alternatief zijn voor de auto.

Mevrouw *Annick De Ridder* repliceert dat ze meermaals gezegd heeft dat Open Vld problemen heeft met die premissen. Het decreet Basismobiliteit is uit-

gevoerd, maar Open Vld wil de doelstellingen van dat decreet bijsturen. De externe evaluatie met internationale benchmark kan aanbevelingen geven hoe het beleid bij te sturen.

De heer *Joris Vandenbroucke* wijst erop dat Open Vld deel uitmaakte van de regering op het moment dat het decreet goedgekeurd werd. Hij gaat ervan uit dat de partij nog altijd achter de doelstellingen staat van een decreet dat ze heeft goedgekeurd. Voor sp.a is de sociale functie van het openbaar vervoer even belangrijk als de economische en ecologische functie.

Het Rekenhof benadrukt dat De Lijn een financieel gezond bedrijf gebleven is dankzij overheidsdotaties. Dat is normaal aangezien de overheid de sociale functie van het openbaar vervoer decretaal vastgelegd heeft. Het Rekenhof stelt trouwens dat de invoering van de basismobiliteit in elk geval heeft bijgedragen tot de realisatie van de sociale doelstelling. Onder meer de betrokkenheid van de openbaarvervoercommissies heeft bijgedragen tot een betere invulling van de basismobiliteit. De invulling is trouwens gerealiseerd met de middelen bestemd voor basismobiliteit. Het Rekenhof stelt dan ook onomwonden dat het evaluatieverslag over het algemeen een benaderend en richtinggevend beeld geeft van de wijze van invoering van de basismobiliteit door De Lijn en van de resultaten en de kostprijs ervan, zoals trouwens gevraagd door het parlement. Het Rekenhof zegt voorts dat de tendensen die het evaluatieverslag aangeeft overeind blijven ondanks de onnauwkeurigheden.

Voor sp.a is de belangrijkste tendens dat de uitgangspunten van het decreet op de basismobiliteit gerealiseerd zijn en dat het aantal reizigers enorm toegenomen is, namelijk van 318 tot 500 miljoen sinds de invoering van het decreet op de basismobiliteit. Dat heeft geleid tot een dalend aandeel van het autogebruik ten voordele van het collectieve vervoer. Dat staat in tegenstelling tot de evoluties elders in Europa.

Het openbaar vervoer heeft ook andere doelstellingen dan de sociale functie. Die staan in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De heer Vandenbroucke verwijst naar maatregelen als het START-project, de gebiedsgerichte vervoersplannen, Spartacus, Pegasus, Neptunus, het vraaggerichte netmanagement (START: Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem). Sp.a wil voortgaan op die weg. Ook sp.a wil nagaan of er methoden zijn om de efficiëntie te vergroten, om de modal shift te verbeteren, enzovoort. Ook sp.a

heeft immers mee de vraag naar een internationale benchmark goedgekeurd. Hoe zit het met de aanbevelingen van dat onderzoek? Waarschijnlijk zal die studie de uniciteit van het Vlaamse model bevestigen, maar ook maatregelen aangeven om de ecologische en de economische functie van De Lijn voort te versterken.

Het is echter niet het doel van sp.a om de principes van de basismobiliteit op de helling te plaatsen of om alleen de economische functie van het openbaar vervoer te belichten. De partij gaat ervan uit dat de meerderheidspartijen van de voorbije twee regeerperiodes dat ook niet wensen.

Een groot deel van de redeneringen is opgebouwd uit de aannames over reizigerstijgingen. Het is goed dat De Lijn een groot voorstander is van de invoering van een elektronisch registratiesysteem. Daarvoor is een strategisch project opgebouwd. Hoe ver staat het daarmee? Tot nog toe heeft De Lijn de cijfers waarover ze zelf beschikte, gegeven. De heer Vandenbroucke denkt niet dat De Lijn iets te vrezen heeft, ze heeft ook steeds meegewerkt met het Rekenhof.

5. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de motie van 10 juli 2008, die door het Rekenhof niet uitvoerbaar geacht werd. Daarop is beslist de rapporten van het Rekenhof en van De Lijn te toetsen. De indieners van de motie waren het daarover eens.

Er is een groot verschil tussen een overvolle tram in Antwerpen of bussen in het buitengebied. Acht reizigers per rit is de norm, maar die norm toepassen is een heel andere zaak. Als een bus twee keer per dag vol joelende schoolkinderen zit, mag hij de rest van de dag leeg rondrijden, de norm wordt gehaald.

Op 3 juni 2008 heeft de minister op parlementaire vragen geantwoord dat er zou gescreend worden op de effectiviteit en de efficiëntie. Op pagina 22 merkt het Rekenhof daarover op dat vooral de effectiviteit en niet de efficiëntie bekeken is. Daarvoor baseert het zich op de bezettingsgraad en de dekkingscoëfficiënt. De oefening moet allicht overgedaan worden. Het stadsnet van Tongeren bewijst bijvoorbeeld dat het verzekeren van de basismobiliteit niet altijd betekent dat het geld goed aangewend is. Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen stads- en streek-

vervoer. De toekomst van het openbaar vervoer ligt sterk in de steden.

De heer Peumans vraagt al jaren naar een cijfermatige onderbouwing van het beleid voor mobiliteit en openbare werken. Harde cijfers heeft hij nog niet gezien. Vorig jaar was er blijkbaar geen merkbare verschuiving in de modal split, dit jaar plots wel. Cijfers die dat staven, ontbreken echter.

Het kostendeckingspercentage dat veel lager is dan in andere Europese landen, vormt een zware bedreiging voor het openbaar vervoer, zeker in crisistijden. De benchmark van het openbaar vervoer in België en Nederland in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wijst uit dat de Nederlanders met een kostendeckingsgraad van 40 percent voor 80 percent beantwoorden aan de Vlaamse criteria van basismobiliteit. Dat stemt tot nadenken. Plotsklaps, in tijden van crisis, gedwongen zijn om bepaalde dienstverlening terug te schroeven, heeft immers negatieve gevolgen onder meer voor het imago van het openbaar vervoer.

De reizigersontvangsten liepen tussen 1997 en 2002 terug met 6,36 percent en de ontvangsten stegen van 2003 tot 2007 met 23,79 percent. In een bepaalde periode waren tariefverhogingen taboe. Na een paar jaar heeft mevrouw Van Brempt de politieke moed gevonden om toch een aantal tariefaanpassingen door te voeren.

De algemene conclusie van het Rekenhof is dat het evaluatieverslag van De Lijn een benaderend en richtinggevend beeld geeft van de wijze van invoering van de basismobiliteit door de Lijn en van de resultaten en de kostprijs ervan. Het hof geeft enkele kritische opmerkingen. Het Rekenhof heeft geen zware of fundamentele opmerkingen bij de evaluatie van De Lijn. Wel blijven de efficiëntie en de effectiviteit onduidelijk.

De heer Sauwens heeft een punt als hij kritiek geeft op de manier waarop de reizigers geteld worden. Het Rekenhof zegt dat de reizigerstelling gebaseerd is op gegevens van de jaren zeventig. Is het mogelijk die gegevens in te zien? Eind jaren tachtig heeft een gemengde werkgroep het aantal ritten gekoppeld aan de streek- en aan de stadsreiziger. De heer Peumans vermoedt dat die conclusies nog altijd gehanteerd worden. Uit de enquête 2002 bleek dat het profiel van de reiziger danig veranderd is, zo zijn er heel wat categorieën die gratis reizen. De vraag is of daarvoor dezelfde norm geldt. Het is immers niet omdat

iemand een gratis abonnement krijgt dat hij er ook gebruik van maakt. Het is nodig de nieuwe werkwijze te bespreken met het federale niveau, dat al te vaak neerbuigend doet over het stads- en streekvervoer.

6. Antwoorden van mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Minister *Kathleen Van Brempt* beaamt dat het Rekenhof een goed rapport aflevert. Het bevestigt dat De Lijn zijn kernopdracht, namelijk goed openbaar vervoer verzorgen, uitvoert. Daarenboven beantwoordt de maatschappij aan de doelstellingen van het decreet Basismobiliteit. Het is ook een kritisch rapport dat heel wat zaken onder de loep neemt en de vinger op problemen legt.

De onnauwkeurigheden zijn ondertussen gecorrigeerd. De minister heeft in samenspraak met het parlement de opdracht tot een internationale benchmark gegeven. Doel is de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn goed voor te bereiden. Het onderzoek zal het openbaar vervoer in Vlaanderen vergelijken met dat in andere regio's. De internationale benchmark moet ook de normen in kaart brengen die gebruikt worden om de efficiëntie en de effectiviteit van het openbaar vervoer te meten. Ten slotte wil de studie het potentiële marktaandeel van het openbaar vervoer nagaan. Het beleid moet immers tot doel hebben duurzame vormen van mobiliteit maximaal te stimuleren. Het bestek is ondertussen gepubliceerd. De internationale aanbesteding duurt drie maanden, de studie zes maanden. De resultaten worden dus verwacht in november 2009. Dat moet de nieuwe regering voldoende tijd geven om ze te gebruiken als basis voor de nieuwe beheersovereenkomst.

De rapportering van De Lijn verdient bijkomende aandacht. Het Rekenhof vermeldt als voorbeeld dat het budget voor basismobiliteit in de begroting 2004 om begrotingstechnische redenen opgenomen is in de totale dotatie van De Lijn. Dat heeft ertoe geleid dat de financiële opvolging van projecten en programma's moeilijker geworden is. De minister herhaalt dat de samenvoeging gebeurd is op vraag van het beleidsdomein Begroting. Het valt te bekijken hoe het anders kan.

De reizigersaantallen worden bepaald door tellingen maar ook op basis van forfaits. Het profiel van de reizigers is inderdaad erg veranderd. Daarom zijn er

trouwens enquêtes uitgevoerd. Forfaits geven inderdaad eerder evoluties dan exacte aantallen. Het wordt hier voorgesteld alsof het grote probleem van De Lijn de lege bussen zijn. In de afgelopen vijf jaar gingen de klachten echter alleen maar over een gebrek aan capaciteit. Een deel van de budgetten netbeheer, vooral gericht op woon-werk- en woon-schoolverkeer, wordt dan ook bestemd om de ondercapaciteitsproblemen aan te pakken. Dat is een indicatie van het succes.

Voor een goed beleid en goede bedrijfsvoering is het uiteraard belangrijk te weten wie wanneer en waar op de bus zit. Daarom heeft de minister budgetten vrijgemaakt voor een nieuw registratiesysteem dat meteen ook een nieuw ticketsysteem is. Het unieke of één ticket heeft daar rechtstreeks mee te maken. De minister heeft altijd bij de vervoersmaatschappijen van de andere gewesten en de NMBS aangehouden op de realisatie daarvan. Dat is de reden waarom zowel bij De Lijn als bij de MIVB een aantal zaken on hold gezet zijn. Het heeft geen zin een eigen systeem te ontwikkelen en daarna te merken dat de systemen niet compatibel zijn. Dat is de reden waarom het project vertraging opgelopen heeft. De NMBS is het grote probleem, die maatschappij wil niet echt mee werken. De minister betreurt dat. De MIVB was al vele jaren voor De Lijn met dat project bezig. Het talmen van de NMBS heeft die maatschappij ertoe aangezet voort te maken met het nieuwe systeem, De Lijn zal dat voorbeeld volgen. Ze ontwikkelt momenteel een concept. Op basis van dat functionele concept worden dan een tijdsplanning en een budget opgesteld voor de technische tests en de implementatie van de smartcard. Die fase is gepland voor de maanden mei en juni van dit jaar, vanaf juli kunnen de bestekken en de marktbevraging voor de infrastructuur zoals kaarten, kaartenlezers en validatietoestellen plaatsvinden. De echte technische tests kunnen dan ten vroegste starten in oktober van dit jaar. Het proefproject waarvan recentelijk gewag gemaakt werd, slaat op die technische tests. Eerder gebeuren er ook tests in zogenaamde labo-omgevingen om vervolgens met geselecteerde gebruikerspanels te werken. Het is nog iets te vroeg om de kostprijs of duurtijd van het project te ramen. Het proefproject zal minstens een jaar in beslag nemen alvorens de smartcard in een bepaalde regio kan worden uitgetest. In welke regio die test zal doorgaan is nog niet bepaald. Afhankelijk van de resultaten van de test zal de uitrol van de smartcard over heel Vlaanderen in 2011 gebeuren. Het systeem zal het mogelijk maken te bepalen wie waar welke bus neemt, waardoor De

Lijn haar bedrijfsvoering snel zal kunnen aanpassen aan nieuwe behoeften.

De minister benadrukt het belang van de financieel gezonde situatie van De Lijn. Natuurlijk kreeg de maatschappij jaarlijks de nodige overheidsbudgetten, maar dat heeft te maken met maatschappelijke keuzes. De minister aanziet het als een compliment dat De Lijn ingezet heeft op haar sociale opdracht. De openbaarvervoersmaatschappij heeft een dubbele opdracht: mobiliteitsproblemen oplossen en sociale diensten verlenen.

Basismobiliteit lost mobiliteitsproblemen op, maar de belbussen zijn in de eerste plaats een sociale dienstverlening. Belbussen worden vooral gebruikt door mensen die heel beperkt mobiel zijn. Soms gaat het over woon-werk- of woon-schoolverkeer, maar vaker doen oudere mensen die zich niet meer kunnen verplaatsen met de wagen, beroep op de belbus. Belbussen zijn trouwens volledig toegankelijk.

De budgetten van leerlingenvervoer zijn drastisch gestegen. Op de begroting Onderwijs zijn dan weer de budgetten voor de begeleiding evenwaardig gestegen. Ook dat is een sociale doelstelling. Het gaat om leerlingen van het buitengewoon onderwijs die zonder de stijgende middelen ofwel niet op school zouden geraken ofwel veel langer over het traject zouden doen. De opdrachten van sociale aard zijn vaak verweven in de mobiliteitsmaatregelen. Het ontsluiten van bedrijventerreinen en nieuwe tramverbindingen zijn dan weer maatregelen die eerder de mobiliteit bevorderen dan dat ze sociaal van aard zijn.

Deze regeerperiode zijn de tarieven van De Lijn niet zomaar bot geïndexeerd. Er zijn wel indexeringen toegepast. De aanpassingen van de tarieven hebben altijd een dubbel doel: een beleidsmaatregel, vaak doorstroming, dienen, maar ook een beperkte indexering doorvoeren.

De laatste jaren zijn de brandstofkosten sterk gestegen, pas de laatste maanden is daar verandering in gekomen. De regering heeft ervoor gekozen om de stijging van de brandstofprijzen niet lineair aan de reizigers door te rekenen maar die gedeeltelijk ten laste te nemen van de begroting. Uiteraard heeft dat een invloed op de kostendekkingsgraad. Dat is een beleidskeuze.

7. Antwoorden van het Rekenhof

De heer *Robert Devos* beaamt dat het Rekenhof de door De Lijn geponeerde kostprijs van 121 miljoen euro voor basismobiliteit een onderschatting vindt. Volgens het Rekenhof zijn er bijkomende kosten.

De heer *Kris Neven* legt uit dat De Lijn berekend had dat voor de quasi volledige basismobiliteit in de periode 2006-2007 een budget van 121,5 miljoen euro nodig was. Dat is de optelling van de extra budgetten die de Vlaamse Regering daarvoor heeft uitgetrokken, bovenop de historische dotatie van De Lijn. In 2004 is het reguliere budget van De Lijn verhoogd met 4,4 miljoen euro. Volgens het Rekenhof moet die som bij de 121,5 miljoen euro opgeteld worden, dat geeft een jaarlijks totaal van 125,9 miljoen euro.

Daarnaast hebben de gewone indexatie, de budgetverhogingen bijvoorbeeld voor de gestegen brandstofprijzen, en een deel van de investeringsdotaties onrechtstreeks te maken met de invoering van basismobiliteit. Daarom pleit het Rekenhof voor nuancering van de cijfers.

Voor een meer technische uitleg verwijst de heer *Robert Devos* naar pagina 12 en 13 van het verslag. Een tweede vraag ging over de kostprijsvergelijking regie-exploitant.

De heer *Pieter De Vleeschauwer*, auditeur bij het Rekenhof, verwijst naar een audit van het Rekenhof uit 2005 die het geregeld vervoer, de kostprijs en de gunning van de pachtcontracten onderzocht. Voor een kostenvergelijking tussen vervoer in regie en het vervoer door de pachters moet het deel van de kosten van De Lijn dat rechtstreeks toewijsbaar is aan de exploitatie, meegenomen worden. De kostprijzen in het intern evaluatieverslag steunen op de totale kosten uit de analytische exploitatierekening. Dergelijke kostprijsvergelijking is dus onvoldoende genuanceerd voor verdere conclusies.

De heer *Robert Devos* sluit niet uit dat er andere agentschappen zijn die zichzelf evalueren. Hij heeft daar geen informatie over. Zelfevaluatie staat gelijk aan het nemen van een risico. Daarom is het goed dat het cijfermateriaal door een extern orgaan gevalideerd wordt. Zelfevaluatie is nuttig voor De Lijn zelf, maar voor een externe verantwoording zou een externe evaluatie beter zijn.

Het Rekenhof kan niet beoordelen of De Lijn voldoende inspanningen doet om tot een efficiëntere bedrijfsvoering te komen. Daarvoor beschikt het over te weinig informatie. Dergelijke doorlichting vergt een doorgedreven analyse. Een doorlichting moet rekening houden met alle beschikbare informatie over de procedures en de gewoontes van De Lijn en een doorgedreven analyse van de kostprijsinformatie. De efficiëntievraag, namelijk of De Lijn hetzelfde kan bereiken met een kleiner budget of meer met hetzelfde budget, kan zo niet beantwoord worden.

Wat de afzonderlijke budgettering betreft, is een eenduidige effectmeting van basismobiliteit zeer moeilijk. Afgezien van begrotingstechnische bezwaren, zijn er aan een afzonderlijke budgettering voordelen verbonden. Bij een onderzoek naar een efficiënt gebruik van de middelen, alsook voor een externe verantwoording van de aanwending van de middelen, is dat zeer nuttig.

De afhankelijkheid van de overheidsdotatie en de kostendekkingsgraad zijn politieke keuzes, daarover kan het hof geen uitspraak doen.

De Lijn heeft de cijfergegevens die het Rekenhof gevraagd heeft, gegeven. Het Rekenhof heeft alle cijfers die in het rapport voorkomen, kunnen valideren.

Het is niet gebruikelijk dat het Rekenhof aanbevelingen formuleert in een rapport dat bestemd is voor het parlement. Als het Vlaams Parlement dat voortaan wel wenst, is het hof daartoe bereid.

8. Antwoorden van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat De Lijn de verantwoordelijkheid heeft om het decreet Basismobiliteit uit te voeren. De Lijn heeft voor zichzelf een evaluatienota opgesteld om na te gaan of de doelstellingen gehaald zijn. Ze heeft de nota ter beschikking van het parlement gesteld en is blij dat het Rekenhof De Lijn geholpen heeft om de nota te verbeteren. In het decreet noch elders zijn er op voorhand evaluatiecriteria bepaald. De Lijn is evenmin vooraf gevraagd om een evaluatierapport op te leveren. Om die redenen is er pas in de loop van de implementatie zelf en erna gezocht naar een evaluatiemethode. De huidige evaluatiewijze bevat zeker imperfecties, onder meer te wijten aan het feit dat er in 2003 geen evaluatieme-

thode afgesproken is. De Lijn is zeker bereid na te gaan hoe het systeem kan worden geperfectioneerd.

Een ander aspect is het maatschappelijke effect van basismobiliteit en hoe dat te meten. Ook dat is niet afgesproken bij de goedkeuring van het decreet. De Lijn levert in ieder geval alle materiaal waarover zij beschikt om die maatschappelijke effecten te beoordelen. Dat is zo bepaald in het rapporteringbesluit dat een bijlage vormt van de beheersovereenkomst van De Lijn. In dat besluit staat een waslijst van gegevens die jaarlijks ter goedkeuring aan de raad van bestuur worden voorgelegd en overgemaakt aan het departement. Het departement integreert die data in zijn jaarboek. Ook dat is voor verbeteringen vatbaar. De Lijn wil graag de maatschappelijke effecten van haar initiatieven kennen. Ze is bereid om samen met het departement en met het parlement te zoeken naar systemen om die maatschappelijke effectenmetingen te verbeteren.

De maatschappelijke effecten hebben niet alleen te maken met maatregelen die door minister Van Brempt worden geïnitieerd, zelfs niet alleen met de maatregelen van de Vlaamse Regering, maar ook met federale maatregelen. Om de effecten te meten, moet de informatie van al die niveaus samengebracht worden. De internationale benchmark zal zeker helpen om de indicatoren te identificeren en de maatschappelijke effectenmeting te verbeteren. Mevrouw Lieten gaat ervan uit dat aan de volgende beheersovereenkomst een nieuw rapporteringbesluit gekoppeld zal worden waarin de verplichtingen van de Lijn duidelijk opgesomd worden. Die verplichtingen zullen in detail bepalen welke data op welke manier aangeleverd moeten worden.

De Lijn heeft uiteraard niet de pretentie om het monopolie op haar evaluatie op te eisen. Zij maakt evaluaties omdat ze die zelf nodig heeft en heeft die informatie ter beschikking gesteld van het parlement. Uiteraard mag iedereen De Lijn evalueren, het Rekenhof, de interne audit, externe instanties. De Lijn kan uit iedere evaluatie leren. De projecten basismobiliteit zijn echter vanaf het begin beoordeeld door een externe evaluator. Ieder projectvoorstel werd aan de provinciale openbaarvervoercommissie voorgelegd. Daarin zitten naast vertegenwoordigers van andere departementen ook de NMBS, het gemeentebestuur en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Zij hebben van bij het begin elk projectvoorstel onafhankelijk geëvalueerd. Als daar een consensus bereikt

werd, was het nog altijd de verantwoordelijkheid van de externe auditor om aan de minister een onafhankelijk rapport te bezorgen. De jaarlijkse evaluaties van de provinciale openbaarvervoercommissie gebeuren op basis van een verslag van de externe auditor. Die auditor werkt trouwens noch voor De Lijn, noch voor de administratie.

Het Rekenhof heeft de onderschatting van de kostprijs uitgelegd. Het hangt af van de startdatum, van de budgetten die meegerekend worden. De Lijn heeft elke berekening vergeleken met haar raming bij de goedkeuring van het decreet en het besluit. Toen is beslist welke kostenposten in aanmerking kwamen. Het volledige geraamde budget is niet aangewend. Uiteraard dateren sommige projecten die basismobiliteit verzekeren, al van voor 2003. Daarenboven kunnen er een aantal kostprijsverhogingen en investeringen bij gerekend worden. Beide berekeningen hebben echter waarde.

Natuurlijk zijn de huidige reizigers aantallen ramin- gen. Iedereen wil exactere cijfers en De Lijn werkt daar hard aan. Het is niet omdat er nog geen smartcard is, dat De Lijn blind stuurt. Er zijn reizigersaannames. Die zijn getest met een uitgebreid gebruikersonderzoek in 2002. De groepen gratis gebruikers zijn niet zo groot in verhouding tot het totale aantal reizigers. De 65-plussers zitten niet in de aannames. Bij hen worden alleen het aantal effectieve ontwaardingen geteld. De andere gratis categorieën zijn slechts een fractie van het totale aantal reizigers. Mevrouw Lieten is er van overtuigd dat de aannames zeer dicht bij de realiteit liggen. De foutmarge zal blijken bij de invoering van de smartcard. Ze begrijpt de opmerking van het Rekenhof dat er bij bepaalde ratio's kanttekeningen geplaatst moeten worden zolang de effectieve reizigers aantallen niet bekend zijn.

De Lijn is een overheidsbedrijf, meer dan 70 per- cent van de aandelen is in handen van de Vlaamse Regering. Zo lang de aandeelhouderstructuur zo is, zal de Vlaamse Regering de strategische keuzes blijven maken. Een van de belangrijke strategische keuzes is dat de minister de tarieven bepaalt. De Lijn is tevreden over de keuzes die gemaakt zijn, omdat die ongetwijfeld tot een stijging van het aantal reizigers geleid hebben. Dat is het voornaamste maatschappelijke doel van De Lijn. De Lijn heeft altijd gewaakt over een transparante en eerlijke contractuele relatie in de beheersovereenkomst. Als een minister beslist de tarieven te verhogen, zal De Lijn die beslissing uitvoeren. Als de overheidsmiddelen krimpen, zal

De Lijn haar aanbod moeten beperken. Om kosten te besparen zijn er verschillende mogelijkheden: de chauffeurslonen verlagen, de frequenties verminderen, de ritten inkorten. De Lijn heeft geen wondermiddelen.

9. Verdere bespreking

De heer *Johan Sauwens* concludeert dat De Lijn eigenlijk een deel van de administratie is, en dus geen verzelfstandigd agentschap met overheidsbudgetten en doelstellingen en een constante dagelijkse zoektocht naar efficiëntie en effectiviteit.

Minister *Kathleen Van Brempt* ontkent dat. De Lijn is autonoom in die zin dat de maatschappij zelf de operationele dagdagelijkse beslissingen neemt. Het tarievenbeleid is expliciet een bevoegdheid van de minister.

De heer *Johan Sauwens* heeft net kennis genomen van een regeringsamendement op het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dat straks op de agenda van deze commissie staat met als titel 'herfinancieringgarantie Vlaamse Gewest in het kader van de DBFM-projecten van de VVM De Lijn' (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2031/2*). Constant heeft de maatschappij extra middelen nodig en ze krijgt die dan ook. Dat staft de uitspraak dat De Lijn geen verzelfstandigd overheidsbedrijf is dat een eigen verantwoordelijkheid draagt, dat eigen ontvangsten zoekt en kosten tracht te besparen.

Mevrouw *Ingrid Lieten* is het hiermee niet eens en wijst erop dat het oprichtingsdecreet van De Lijn, goedgekeurd toen de heer Sauwens minister was, duidelijk bepaalt dat De Lijn verzelfstandigd is en geresponsabiliseerd voor de aanwending van haar middelen. De Lijn legt rekenschap af over de beslissingen die ze autonoom neemt. Het gaat uiteindelijk over de efficiëntie van het gebruik van de middelen. Van bij het ontstaan van De Lijn is de minister verantwoordelijk voor de vastlegging van de middelen. De Lijn zal dan ook loyaal het tarievenbeleid van de volgende minister uitvoeren.

Het Rekenhof zegt dat niet alle efficiëntiemaatregelen uit een evaluatie onmiddellijk uitgevoerd worden. Een frequentievermindering of een shortcut van De Lijn resulteert niet altijd automatisch in een kostenvermindering. Een taxi gebruiken voor één rit is ook niet noodzakelijk een beperking van de kosten. Er zijn immers contracten met exploitanten. Een rit

schrappen met weinig reizigers terwijl de chauffeur toch moet wachten en betaald wordt, levert slechts een marginale kostenbesparing op. Als bijvoorbeeld een belbus op bepaalde uren weinig rendeert, maar de chauffeur toch standby moet zijn, heeft het weinig zin om voor die uren een taxi te betalen. Het zou iets anders zijn als een belbus voor een hele dag kan worden geschrapt en die dag een taxi wordt ingezet. Zo tracht De Lijn elke keer de beste oplossing te vinden. Dat is wel degelijk haar verantwoordelijkheid en daarvoor legt ze verantwoording af. Voor alle dossiers die in de provinciale openbaarvervoercommissie besproken worden, is De Lijn bereid aan te geven waarom bepaalde maatregelen anders geïmplementeerd zijn.

De Lijn verwerft telkens meer inzicht, ook in de manier waarop ze kan besparen. Na twee jaar worden de projecten in een groter gebied geïntegreerd en dus ook een onderdeel van de gebiedsevaluaties. Dan is het mogelijk de kostprijs en de bediening van één project te koppelen aan de kostprijs en de bediening van andere projecten in een gebied. Zo kan de dienstverlening geoptimaliseerd worden. De Lijn zoekt telkens naar manieren om met minder personeel en met minder bussen dezelfde dienstverlening waar te maken. Mevrouw Lieten is altijd bereid om daar meer informatie over te geven.

Voor 1997 en 1998 beschikt De Lijn niet over de exacte chauffeurs aantallen van exploitanten. Op dat moment werkte de maatschappij nog met dienstverleningscontracten en ze vroeg geen details. Vanaf 1999 heeft De Lijn die informatie voor de statistieken opgevraagd. Vanaf dat moment weet de maatschappij wel degelijk hoeveel chauffeursuren en personeelsleden elke exploitant inzet.

Met de invoering van basismobiliteit is het aandeel van de exploitanten met 242 percent gestegen. De Lijn heeft dus wel degelijk de basismobiliteit verbeterd en het aandeel van de privésector verhoogd. Dat is gebeurd zonder de eigen regie terug te schroeven. De vakbonden gingen ervan uit dat De Lijn en de exploitanten elk de helft van de bijkomende dienstverlening zouden uitbaten. Dat was echter niet het geval, momenteel is de verdeling ongeveer 49-51 percent.

De Lijn heeft ook de contracten geëvalueerd. De raad van bestuur heeft ongeveer twee jaar geleden een evaluatienota goedgekeurd waarin de kostprijs van de projecten die door de regie werden gerealiseerd, ver-

geleken werd met de kostprijs van de projecten van de exploitanten. Ieder contract van een exploitant is geplaatst tegen de basisprijs van de regie. Daaruit is een lijst met de duurste contracten gedistilleerd. Die contracten kosten 20 tot 25 percent meer dan de basiskostprijs. De raad van bestuur heeft die contracten opengesteld of er opnieuw over genegotieerd. De raad heeft goedkopere contracten bedongen. De kostenposten van de exploitanten en de regie zijn grotendeels dezelfde. Beiden moet een bus van een bepaald uitrustingsniveau kopen. Er zijn volumekortingen, maar de afschrijving van de bus is slechts een deel in de totale kostprijs. Daarnaast is de grootste kostenpost de personeelskost. Dezelfde cao is echter van toepassing op het personeel van De Lijn als op het personeel van de exploitanten. Er is dus weinig marge. Exploitanten kunnen in sommige gevallen misschien wel flexibeler omgaan met de inzet van het personeel. Daarnaast rekent de exploitant ook een rendement op zijn kapitaal mee in de kostprijs. Dat rendement schommelt rond de 12 percent. De Lijn heeft die kosten niet. De kostprijs blijkt dus redelijk goed overeen te stemmen, abstractie genomen van een aantal taken die de exploitanten niet moeten financieren, bijvoorbeeld de marketing, de uitrusting en het onderhoud van de haltes.

Basismobiliteit is als principe niet vraaggestuurd. Het decreet legt duidelijk op welke norm De Lijn moet halen. Netmanagement wordt wel degelijk vraaggestuurd uitgetekend en uitgevoerd. Daarvoor doet De Lijn uitgebreide potentieelonderzoeken. Die methode leidt tot een prioriteitenrangorde op Vlaams niveau. De projecten met het grootste potentieel – en daardoor vaak de grootste stedelijke projecten – staan bovenaan. De minister honoreert die met nieuwe budgetten.

Mevrouw *Annick De Ridder* weet dat basismobiliteit niet vraaggestuurd is en netmanagement wel, maar kaart dat aspect net aan. De Lijn kan op het einde van een beheersovereenkomst niet bijsturen. Ze voert uit wat vastligt en doet dat met een redelijk slaagpercentage. Open Vld vindt dat het tijd is om na te gaan hoe het decreet Basismobiliteit en de beheersovereenkomst kunnen bijgestuurd worden om de maatschappelijke, economische, ecologische en sociale doelstellingen beter te bereiken.

Mevrouw *Ingrid Lieten* wijst vervolgens op de spanning tussen de theoretische wenselijkheid van een aparte financiering van de basismobiliteit en de redelijk surrealistische toestanden waartoe dat voor-

nemen in de praktijk leidt. Zij geeft een voorbeeld. Hoewel Antwerpen al in 1998 een goed uitgewerkt netwerk van openbaar vervoer had, werd op een bepaald moment beslist de frequentie op sommige lijnen te verhogen. In het kader van basismobiliteit werd een frequentie van een tram om het kwartier een tram om de tien minuten. Berekenen hoeveel die operatie kost, blijft onvermijdelijk hypothetisch en heeft vooral waarde voor statistici. Men moet immers de kostprijs van de chauffeur opsplitsen over verschillende budgetten.

Mede daarom werd in 2004 beslist, in overleg met de minister van Begroting, om dat niet langer te doen. De spreekster erkent dat daarmee bepaalde beleidsinformatie verloren lijkt te gaan, maar zij heeft vragen bij de relevantie daarvan. Volgens haar is de winst van een dergelijke opsplitsing gering, want het resultaat zal altijd benaderend blijven en men moet daarvoor een enorme bureaucratie op poten zetten. Maar als het parlement beslist om toch de financiering per project te organiseren, is dat zeker bespreekbaar, bevestigt zij.

Mevrouw Lieten aanvaardt de verantwoordelijkheid voor de foute en de ontbrekende cijfers, maar onderstreept tegelijk dat De Lijn haar best heeft gedaan om al het beschikbare materiaal aan het Rekenhof te bezorgen. Zij wijst erop dat het nadenken over wat allemaal moest bijgehouden worden en over de wijze van evaluatie, tijdens de uitvoering zelf heeft plaatsgevonden. De uniforme werkwijze bestond met andere woorden niet vanaf het begin. Gevolg is wel dat niet voor elke periode exact dezelfde soort data bestaat, maar dat is ondertussen rechtgetrokken.

De spreekster onderstreept dat De Lijn graag van het parlement verneemt hoe het precies het basismobiliteitsbeleid geëvalueerd wil zien, wat moet opgevolgd worden en volgens welke indicatoren. De volgende beheersovereenkomst biedt een kans om dat duidelijk vast te leggen.

Wat de smartcard betreft, is De Lijn altijd voorstander geweest van één enkele kaart en dat voor het gemak van de reiziger in België. Het is nooit de bedoeling geweest om het kartonnen kaartje eenvoudig te vervangen door een plastic kaartje, zonder enige bijkomende functie voor De Lijn en voor de reiziger. Maar voor een verbetering ten gunste van de reiziger is samenwerking met de andere vervoermaatschappijen nodig.

De voorbije jaren is veel tijd geïnvesteerd in de toenadering. De ondertekening van een memorandum

door de verschillende ministers van Mobiliteit was een belangrijk moment, dat voor een stroomversnelling zorgde. Er volgden onderhandelingen tussen De Lijn, de TEC, de MIVB, de NMBS-holding en NMBS-Reizigers over een samenwerkingsovereenkomst, maar het bereikte akkoord is een jaar later nog altijd niet ondertekend, wat mevrouw Lieten betreurt.

Ondertussen is iedereen zijn eigen gang gegaan. Uiteraard wilde de MIVB niet stilzitten. De Lijn wilde dat evenmin en bleef investeren in een gemeenschappelijke aanpak, maar deze keer via de marketingmensen van de verschillende maatschappijen. Doel was te kijken wat de klant nu eigenlijk van de smartcard verwacht. De resultaten van de bevraging zijn nu pas beschikbaar en er komt heel duidelijk uit naar voren dat de klant verwacht dat hij de kaart, net als in de mobiele telefonie, bij alle operatoren kan gebruiken zonder rekening te moeten houden met de onderlinge afrekening. Net zoals hij één telefoonfactuur krijgt, verwacht de klant een kaart waarop een bepaalde waarde staat, die de maatschappijen achteraf met elkaar verrekenen. Mevrouw Lieten hoopt dat de onderzoeksresultaten de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst dichterbij brengen.

De NMBS heeft ondertussen aangekondigd dat zij de kaart van de MIVB ook gaat afleveren voor de gemengde abonnementen. Maar aangezien de controleurs van de NMBS de kaart niet kunnen lezen, zal de reiziger nog altijd een papieren kaartje nodig hebben om te bewijzen dat hij een gemengd abonnement heeft. Dat is misschien een eerste stap, maar niet het beoogde doel van de ene drager.

De Lijn heeft ondertussen verder gewerkt op twee fronten. Om te beginnen zullen de smartcard en de kaartlezers getest worden door het eigen personeel, dat immers over een vrijverkeerkaart beschikt. Dat moet informatie opleveren over het gemak voor de gebruiker. Maar de smartcard heeft ook tot doel om de vervoermaatschappij meer informatie te bezorgen. Daartoe worden boordcomputers geïnstalleerd in de voertuigen, zodat de informatie kan gerelateerd worden aan traject, reistijd enzovoort. Er zijn al testen gebeurd met die nieuwe technologie. Het project loopt volgens plan.

Wat de cijfers van het Nederlandse adviesbureau TransTec betreft, is het de bedoeling om de kostprijs van het mobiliteitsbeleid van de overheid te meten en de output. Daarbij kan men naar verschillende parameters kijken. De kostendekkingsgraad leert hoeveel van de kostprijs van het openbaar vervoer wordt

betaald door de reiziger en hoeveel door de belastingbetaler. In Nederland is die graad hoger, waardoor de belastingbetaler in verhouding minder lijkt te betalen.

Maar men kan ook kijken naar de subsidie per reiziger, en dat bedrag is in Nederland veel hoger dan in Vlaanderen. In Vlaanderen steeg het slechts met 0,20 euro, en dat komt doordat Vlaanderen werkt met een geïntegreerd systeem voor sociale, economische en ecologische noden. In Nederland wordt het economische systeem apart georganiseerd, met een hogere kostendekkingsgraad en effectiviteit. Het sociale onderdeel is in andere systemen ondergebracht. Zo zijn er volledig gesubsidieerde vraagafhankelijke diensten voor bejaarden, voor mensen met een handicap en voor mensen die in meer afgelegen gebieden wonen. Als men de subsidies aan beide circuits samentelt, blijkt de Nederlandse belastingbetaler meer aan openbaar vervoer uit te geven dan de Vlaamse.

Men kan verder ook nog kijken naar de relatie tussen investeringsdotaties en de toename van het aantal reizigers, en ook daar blijkt dat in Vlaanderen veel meer is gegenereerd dan in Nederland.

De heer *Jan Peumans* citeert uit de nota's van het Nederlandse directoraat-generaal Personenvervoer: "(...) na correctie van inflatie een resterende stijging van 86% in Vlaanderen. In 2004 bedroeg de overheidsbijdrage voor het stads- en streekvervoer per inwoner 90 euro in Vlaanderen en 69 euro in Nederland. In Vlaanderen is de kostendekkingsgraad gedaald van bijna 32% in 1995 naar ruim 19% in 2004. De kostendekkingsgraad in Nederland, aangepast aan de Vlaamse definitie, is gestegen van bijna 39% in 1995 naar ruim 42% in 2004."

Hetzelfde lid leest verder voor uit het rapport, waarin men drie representatieve regio's heeft genomen, waarvoor men is nagegaan welke percentage van de inwoners beschikt over een aanbod dat voldoet aan de Vlaamse normen, aangepast aan Nederlandse spijstijden. In de regio Amsterdam en omstreken blijkt dat 94% te zijn, in de regio Arnhem-Nijmegen en omstreken 95% en in Friesland 79%. Dit alles wordt gerealiseerd met een kostendekkingsgraad van 42%, merkt het lid op. Hij concludeert dat het openbaar vervoer in Vlaanderen duurder is. De lagere kostendekking is een politieke keuze en vormt volgens de heer Peumans een bedreiging voor De Lijn.

De heer *Johan Sauwens* stelt voor dat het parlement aan het Rekenhof vraagt om aanbevelingen te doen

op grond van zijn analyse. Vervolgens verzoekt hij om een exemplaar te krijgen van de onderliggende rekentabel bij de grafiek op pagina 26 van het verslag.

De minister begint haar nota wel met te zeggen dat er geen tegenstem was in 2001, maar het lid benadrukt dat zijn fractie zich toen heeft onthouden vanwege de vragen over de betaalbaarheid. Dat is voor hem ook de kern van de vraag. Of dit beleid de volgende periode kan voortgezet worden, zal de volgende maanden moeten uitgemaakt worden.

Wat de sociale functie betreft, wijst hij op de drie Nederlandse experimenten in 2007 met gratis openbaar vervoer voor ouderen in de daluren. Doel was de betrokkenen uit hun isolement te halen. TransTec signaleert in zijn studie dat vooral de midden- en hogere inkomensgroepen er gebruik van maakten. De subsidie komt nauwelijks terecht bij de lagere inkomens. Het effect in de strijd tegen het isolement, waaronder meer dan een derde van de bejaarden zou lijden, is te verwaarlozen. Het lid vindt het daarom zeer goed om de sociale doelstellingen nader te gaan omschrijven. Men kan een dergelijke bevraging eenvoudig organiseren.

Het lid is er verder van overtuigd dat het huidige beleid vooral voetgangers en fietsers naar het openbaar vervoer aantrekt. Het aantal mensen dat zijn auto daardoor aan de kant laat, is zeer beperkt. Hij verwacht veel van de benchmark. Met het oog op de betaalbaarheid is hij voorstander van de koppeling van de middelen van de VVM aan de groeivoet van de Vlaamse middelenbegroting. Hij zou ook opnieuw meer autonomie en flexibiliteit geven aan de provinciale entiteiten. Verder pleit het lid ervoor opnieuw te bekijken of het decreet Basismobiliteit met zijn absolute norm de juiste weg is om de maatschappelijke doelstellingen anno 2009 te halen.

Tot slot informeert hij naar wat op het vlak van de inzet van taxi's en andere beschikbare particuliere initiatieven vandaag al gebeurt. Hij wil ook graag details over hoe de pachtcontracten een aandeel van 49% hebben bereikt.

De fractie van mevrouw *Annick De Ridder* betwist niet dat De Lijn haar opdracht uitvoert, maar is wel van mening dat zij haar doel voorbijschiet. De vraag is of men met de uitgangspunten van De Lijn de modal shift realiseert. Het lid stelt vast dat men met een verdriedubbeling van de middelen sinds het einde van de jaren 90 slechts een stijging van 10,5%

naar 11,5% van het aantal vervoerbewegingen heeft gerealiseerd. Ook de nog steeds onduidelijke stijging van de reizigersaantallen, de kwaliteit en de vraaggerichtheid moeten beter. Misschien moet de volgende regering de beleidsdoelstellingen bijsturen.

Het verhaal van het openbaar vervoer is inderdaad niet louter economisch, maar welke sociale doelstelling realiseert men met leeg rondrijdende bussen? De vraag moet gesteld worden naar wat de sociale doelstellingen precies zijn, welke groepen extra hulp nodig hebben en of men met de gratispolitiek de modal shift dichterbij brengt. Het lid wijst op de studie van Macharis ('Marktsituering van het intermodaal vervoer') waaruit bleek dat een betalende groep studenten meer gebruik maakte van het openbaar vervoer in Brussel dan een groep die gratis mocht rijden.

Mevrouw De Ridder merkt, wat het materiaal over het aantal reizigers betreft, op dat het onderzoek uit 2002-2003 werkte met een grote, algemene bevraging en spontane respons. Zij vindt het evident dat het de fans van het openbaar vervoer waren die reageerden, zodat de bestaande forfaits bevestigd werden. Bovendien ging het onderzoek vooraf aan het beleid basismobiliteit en aan de gratispolitiek.

Het lid erkent wel dat deze discussie achterhaald zal worden door de toekomstige registratiesystemen. Anderzijds dacht zij dat het geïntegreerde systeem er pas in 2010 zou komen, terwijl zij nu hoort dat MIVB en NMBS al voor de zomer van 2009 met een geïntegreerd systeem naar buiten gaan komen. Waarom kan De Lijn dat niet? De *voorzitter* maakt er haar opmerkzaam op dat mevrouw Lieten dat al heeft uitgelegd.

Mevrouw *Ingrid Lieten* probeert het nog een keer uit te leggen. De Lijn werkt wel degelijk door aan de smartcard en start een proefproject met haar eigen personeelsleden. Maar de winst voor de reiziger zit niet in de vervanging van karton door plastic, maar in een gemeenschappelijke kaart voor alle netten, die achteraf wordt verrekend door de maatschappijen. Dat laatste is nog niet bereikt. Het enige wat de NMBS nu gaat doen, is aan de MIVB vragen om aan de reizigers met gecombineerde abonnementen ook een nieuwe plastic kaart uit te reiken, maar ze moeten tegelijk voor de treinconducteurs een kartonnen kaartje hebben en bovendien kan de NMBS nog niets registreren bij gebrek aan leesapparatuur. De Lijn blijft investeren in de dialoog met het oog op de echte gemeenschappelijke kaart.

Ook de fractie van mevrouw *Annick De Ridder* is voorstander van een geïntegreerd systeem. Zij heeft zich echter laten vertellen dat de MIVB en de NMBS daar eerder dan in 2011 mee gaan uitpakken, zonder De Lijn. Zij hoopt dat dit niet zo zal blijken te zijn. Verder juicht zij de aanbesteding van de externe evaluatie toe. Maar waarom is men niet in de verkorte Europese procedure gestapt, die maar één maand duurt en geen drie? Het lid is bang dat de tijd op die manier krap wordt om tijdig over de Europese benchmark te beschikken, die nochtans nodig is met het oog op de afsluiting van de volgende beheersovereenkomst. De huidige loopt dit jaar immers af.

Tot slot vindt mevrouw De Ridder dat de tweejaarlijkse evaluatie van de bezettingsgraad nog moet verfijnd worden. Een gemiddelde van acht reizigers per rit betekent immers dat men ook een deel van de tijd minder haalt, waardoor men de overstap op belbussen of taxi's kan overwegen. Zij denkt dat de nieuwe Vlaamse Regering de normen zelf zal moeten herbekijken.

Mevrouw *Ingrid Lieten* ziet het als een verantwoordelijkheid van De Lijn om te kijken of een traject het beste met een reguliere lijn wordt bediend dan wel met belbus of taxi. De maatschappij neemt die ook op. De middelen die men op een bepaalde plaats niet (meer) hoeft in te zetten, kunnen immers dienen om de capaciteitsproblemen elders op te lossen. Zij belooft de gemiddelde bezettingsgraden te bezorgen van alle lijnen per provincie voor alle ritten over de hele dag, zowel op werkdagen als in het weekend. In Antwerpen haalt De Lijn een gemiddelde bezettingsgraad van 50 reizigers per rit, in Limburg 37,9, in Vlaams-Brabant 46,1 enzovoort.

De heer *Johan Sauwens* informeert hoe die graden zijn berekend. Mevrouw *Ingrid Lieten* legt uit dat er altijd op dezelfde manier geteld wordt. Zij nodigt het lid uit de tellingen door de controleurs bij te wonen. Mevrouw *Annick De Ridder* herhaalt dat haar fractie gelooft dat De Lijn doet wat van haar gevraagd wordt. Het zijn de normen zelf die moeten aangepast worden.

De heer *Jan Peumans* vindt dat de manier waarop sommige leden de enquête bij abonnees neersabelen, getuigt van weinig respect voor het wetenschappelijk onderzoek. De formulieren werden destijds verstuurd naar 212.919 personen. Wie iets van marktonderzoek kent, weet dat de respons met 36,59% zeer hoog was. Zij zijn dus niet ingevuld door de chauffeurs van De

Lijn, zoals sommigen suggereren. De enquête heeft de uitgangspunten van 1991 voor de norm van stads- en streekvervoer bevestigd. Het lid vindt wel dat men in afwachting van de elektronische registratie zou kunnen toetsen of het nieuwe reizigersprofiel daar nog aan beantwoordt.

De heer *Johan Sauwens* repliceert dat men, als men aan de kranten zelf vraagt hoeveel lezers ze hebben, men uitkomt op meer lezers dan er Vlamingen zijn. De heer *Jan Peumans* merkt op dat ook de CIM (Centrum voor Informatie over de Media) werkt volgens een wetenschappelijke methode.

Hij herinnert aan de woorden van Brussels minister Pascal Smet, die in de commissie naar aanleiding van de hoorzitting over de mogelijke verbreding van de Brusselse ring verklaarde dat er een nationaal systeem Ubigo komt, waardoor alle gebruikers van het openbaar vervoer tegen uiterlijk 2012 met eenzelfde kaart zullen kunnen rijden. Hij vindt het dan ook eigenaardig dat minister Van Brempt hem op 18 november 2008 antwoordde: “De NMBS daarentegen oordeelde dat er geen gemeenschappelijk platform nodig is, waardoor de werkzaamheden van het gemeenschappelijk platform gestopt zijn. Tegen half december moet een alternatief door de NMBS uitgewerkt zijn. Ofwel ziet de NMBS in dat samenwerken met de andere vervoermaatschappijen noodzakelijk is om tot een enig ticket te komen, ofwel gaan de vervoermaatschappijen afzonderlijk verder in de ontwikkeling van een smartcard.”

Nochtans heeft men er alle belang bij dat de spoorwegen meedoen, want veel mensen, ook buiten Brussel, gebruiken stads- en streekvervoer als voor- en natransport. De arrogantie waarmee de MIVB haar MOBIB-pass invoerde, getuigt van weinig respect voor de integrale aanpak die minister Smet hier zelf kwam bepleiten. Dat is politiek weinig geloofwaardig.

Minister *Kathleen Van Brempt* vindt het evident dat de resultaten van de internationale benchmark de basis vormen voor de evaluatie van de beheersovereenkomst. Zij doet er alles aan om dat mogelijk te maken. Zij antwoordt verder dat de verkorte procedure 37 kalenderdagen in beslag neemt, en de toegepaste 52. De winst is evenwel relatief omdat men de eerstgenoemde dermate omstandig moet motiveren. De keuze is louter administratief, niet politiek, onderstreept ze. De procedure loopt ondertussen.

De minister verklaart zich bereid om aan de heer Sauwens een lijst te bezorgen van de verschillende

decreten waarin de sociale functie aan De Lijn als opdracht wordt toegewezen. Zij sluit zich aan bij de uitleg van mevrouw Lieten over de optie om geïntegreerd te werken. Zij gaf al eerder het voorbeeld van het leerlingenvervoer, maar er is ook dat van het aangepast vervoer. Die middelen zaten eerste bij Gelijke Kansen, dat daar echter niet de administratieve kracht voor had, zodat parlement en regering beslisten om ze voortaan elders te integreren. Men koos er politiek voor om dat te doen bij Mobiliteit, meer bepaald De Lijn, en niet bij Welzijn, waar nochtans ook argumenten voor waren.

In dat kader kregen de belbuscentrales de opdracht om op middellange termijn een deel van het aangepaste vervoer over te nemen. Dat zal repercussie hebben op heel wat parameters waarover de commissie vandaag discussieert. Een internationale benchmark zal ook rekening moeten houden met die bijkomende opdrachten, die volgens de minister de efficiënte inzet van de bestaande middelen verhogen.

De heer *Johan Sauwens* vindt die duidelijk afgebakende opdracht marginaal in het totale vervoer, wat door minister *Kathleen Van Brempt* wordt tegengesproken. Zij wijst op de hoge vlucht van de genoemde centrales en belooft de cijfers te bezorgen. Ook het leerlingenvervoer veroorzaakt niet het gros van de kosten, maar is evenmin verwaarloosbaar. De sociale opdracht raakt verschillende vlakken. Ze heeft te maken met zowel tarievenbeleid als aanbod. Zij is een grote voorstander van de voortzetting ervan.

De minister verkeert niet in een hoerastemming wat de modal split betreft, maar Vlaanderen doet het wel beter dan de omringende landen, zoals uit de cijfers blijkt. De maatschappelijke impact van de investeringen is reëel, maar zou nog veel groter zijn als men dit kon koppelen aan andere instrumenten als een doorgedreven parkeerbeleid, de fiscaliteit op onder meer bedrijfswagens, rekeningrijden enzovoort. In dat perspectief is de versnippering van de bevoegdheden binnen de Vlaamse Regering en binnen België geen goede zaak.

Tot slot memoreert zij de beleidskeuzes van Vlaams minister van Mobiliteit Stevaert, die zij de voorbije vijf jaar consequent heeft voortgezet. Zij heeft het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers niet afgeschaft. Zij heeft het tarievenbeleid dat erop gericht is om het goedkoop te houden voor de mensen, gecontinueerd. Vervolgens heeft zij de opdracht gekregen het decreet Basismobiliteit uit te voeren en daarbij heeft zij de switch gemaakt naar netmanagement, waar-

over helaas in de commissie weinig wordt gesproken. De afgelopen drie jaar zijn daarom de budgetten van De Lijn ingezet voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Of dat model financieel haalbaar is of niet, zal te maken hebben met de beleidskeuzes die de volgende regering maakt. Of de sp.a daarbij zal zijn of niet, zal volgens haar een groot verschil maken.

Wat de vraag van de heer Sauwens betreft om het Rekenhof te belasten met het opmaken van aanbevelingen op grond van de gemaakte analyse, stelt de *commissievoorzitter* dat volgens artikel 83quater van het reglement iedere volksvertegenwoordiger bij de parlementsvoorzitter een motie kan indienen om het Rekenhof te gelasten een (bijkomend) onderzoek uit te voeren.

Voor het opvragen van de rekentabel achter de grafiek dient de heer Sauwens een vraag om inzage bij het Rekenhof te formuleren.

De verslaggever,

De voorzitter,

Johan SAUWENS

Marc VAN DEN ABELEN
