Vlaams Parlement

335 (2014-2015) – Nr. 2
ingediend op 20 juli 2015 (2014-2015)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Joris Vandenbroucke, Tine Soens, Katia Segers, Jan Bertels en Rob Beenders

Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie, met het oog op de herziening van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:
de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
335 (2014-2015) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke 4
   1.1. Kiezen voor De Lijn als interne operator én regisseur van het Vlaamse stads- en streekvervoer 4
   1.2. Een nieuw netmanagement 4
   1.3. Een structurele en duurzame financiering voor het openbaar vervoer 6
2. Bespreking 6
   2.1. Opmerkingen van leden 6
   2.2. Antwoorden van Joris Vandenbroucke 8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 25 juni 2015 de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Joris Vandenbroucke, Tine Soens, Katia Segers, Jan Bertels en Rob Beenders met als titel: Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie, met het oog op de herziening van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

De vergadering werd voorgezeten door eerste ondervoorzitter Dirk de Kort.

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke vindt het als lid van de oppositie belangrijk de oefening te maken over de wijze waarop het stads- en streekvervoer beter kan worden. Het moet zeker beter worden voor diegenen voor wie het openbaar vervoer het enige alternatief is om zich te verplaatsen. Eén op zes gezinnen heeft geen wagen. Maar het moet ook beter worden om hen die de wagen automatisch gebruiken, te verleiden over te schakelen op het openbaar vervoer.

In het eerste deel van de nota wordt een stand van zaken gegeven. Er is veel cijfermateriaal uit schriftelijke vragen in verwerkt. De sp.a-fractie heeft getracht die cijfers met open geest te bekijken. Op basis daarvan worden in de nota drie keuzes naar voren geschoven die een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer mogelijk moeten maken.

1.1. Kiezen voor De Lijn als interne operator én regisseur van het Vlaamse stads- en streekvervoer

De eerste keuze is dat het openbaar vervoer een publieke dienstverlening moet blijven. Het organiseren van publiek vervoer is een kerntaak van de overheid. Mobiliteit is een basisrecht.

Joris Vandenbroucke heeft in de recente hoorzittingen of benchmarks geen goede argumenten gevonden om af te stappen van het Vlaamse model. In dit model is De Lijn de interne exclusieve operator om collectief vervoer te organiseren, weliswaar in nauwe samenwerking met andere operatoren, private pachters, die 46 percent van het netwerk exploiteren. Zo houden de private partners en De Lijn elkaar scherp.

Buitenlandse openbaarvervoermodellen zijn niet noodzakelijk goedkoper. De kosten van De Lijn zijn niet hoger dan elders. Openbaar vervoer weegt in Vlaanderen meer op de begroting omdat ervoor gekozen werd de prijzen laag te houden. Dit heeft geleid tot een lage kostendekkingsgraad.

Als er voor geopteerd wordt om derden meer in te schakelen in de organisatie van het openbaar vervoer, vreest hij dat dit tot een versnippering van het aanbod en prijsverhogingen zal leiden. In geval van een volledige liberalisering kan er een marktdominantie komen van een aantal grote Europese groepen, die niet noodzakelijk garant staan voor een betere dienstverlening aan betaalbare prijzen.

1.2. Een nieuw netmanagement

Een tweede keuze in de conceptnota is dat er voor iedereen een aanbod van openbaar vervoer moet zijn, ook buiten de steden. Het opschrift van de conceptnota luidt daarom: Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie. Niet alleen de toegang tot een goed en performant openbaar vervoer moet gegarandeerd zijn, maar men moet er ook nog ergens mee geraken. Dat is nu te weinig het geval. Het netwerk van De Lijn moet anders worden georganiseerd.

Aan het decreet van 2001 zijn twee belangrijke besluiten gekoppeld. Er is het besluit Basismobiliteit dat de ambitie had iedereen te garanderen dat er een bushalte in de buurt was. Dit werd voor 90 percent uitgerold tussen 2000 en 2007. Daarnaast was er het besluit Netmanagement. Dat besluit bevatte vraaggerichtheid en bereikbaarheid. Het netmanagement zou een soort bovenbouw van het netwerk van De Lijn zijn. Men zou per regio gaan screenen waar er een vraag naar meer openbaar vervoer was en welke belangrijke bestemmingen ontsloten moeten worden. Een blinde aanbodpolitiek is nooit het uitgangspunt geweest.

De ambities van het netmanagement werden nooit waargemaakt. Er is nu een zeer fijnmazig netwerk, maar het is niet in staat de economische functie van De Lijn tot uiting te laten komen. De oefening van netmanagement startte in 2007 en wijzigde in de loop van de tijd in een besparingsoefening. Het gevolg is dat er vandaag een spaghettinetwerk is van lange, trage, kronkelende buslijnen die tegelijk moeten ontsluiten en verbinden. Het netwerk biedt voor te weinig mensen een alternatief. De gaten in dit netwerk worden opgevuld met 119 belbusgebieden. Dat moet fundamenteel anders.

Johan Van Reeth van het studiebureau BUUR (Bureau voor Urbanisme, Leuven) presenteerde op de hoorzitting/rondetafel over de omschakeling van het principe van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer (vergadering van de commissie op 7 mei 2015) een concept voor het regionet Leuven. Joris Vandenbroucke is het daar volledig mee eens. Er zou een netmanagement moeten komen waar ontsluiten en verbinden veel beter van elkaar worden onderscheiden.

In de conceptnota wordt voorgesteld om het spaghettinetwerk in drie onderscheiden netten te ontwarren. Een kernnet dat naadloos moet aansluiten op het netwerk van de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen). Dat kernnetwerk moet bestaan uit directe, snelle, zeer frequente comfortabele bus-, tram- en eventueel lightraillijnen die in de eerste plaats rond steden functioneren. Ze vormen ook de corridors tussen de steden en de werkgelegenheidspolen. Dat moet er voor zorgen dat de modal shift wordt gerealiseerd voor bijvoorbeeld het woon-werkverkeer.

Er is ook een tussennet dat ontsluit en meer wijkgericht is. Het moet wijken en regionale bestemmingen met elkaar verbinden. Het gaat meer om lijnen zoals de bestaande buslijnen met wat meer haltes, kronkelend maar minder lang. Het tussennet moet naar het kernnet leiden. Overstappen is geen verlies aan comfort als er een garantie is dat er op een robuust netwerk kan worden overgestapt.

Het meest innovatieve is het derde flexnet. Dat is gericht op de landelijke regio's. Het is een antwoord op de vraag om de vele Vlamingen in landelijke gebieden een performant openbaar vervoer aan te bieden. De 119 belbusgebieden waren 25 jaar geleden misschien een goede oplossing, maar nu is dat voorbijgestreefd. Er is in landelijk gebied een vervoersbehoefte, maar het antwoord op die vraag is nu niet kwaliteitsvol genoeg. In de conceptnota wordt voorgesteld om in landelijk gebied minder vaste buslijnen te exploiteren maar meer aanbod te geven als mensen er om vragen en om in grotere regio's meer vraagafhankelijk openbaar vervoer te organiseren op een klantvriendelijke manier.

Er lopen in Nederland en Finland interessante proefprojecten. In de minder verstedelijkte regio rond Helsinki heeft men de ervaring dat als een grotere oppervlakte op een klantvriendelijke manier wordt bediend met meerdere busjes, de vraag en bezettingsgraad stijgen, de kosten per passagier dalen en de stiptheid toeneemt. Dat is de kwaliteitssprong die in Vlaanderen nodig is. De drie

netten moeten goed op elkaar aansluiten, maar moeten onderscheiden blijven om het onderscheid tussen verbinden en ontsluiten duidelijk te houden.

1.3. Een structurele en duurzame financiering voor het openbaar vervoer

Een derde keuze is meer te investeren in het openbaar vervoer. Joris Vandenbroucke betreurt dat het advies van de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) niet werd gevolgd. Dat advies bij het ontwerp van decreet over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens, stelt voor om een deel van de opbrengsten te investeren in personenvervoer of duurzame alternatieven voor personenvervoer.

Joris Vandenbroucke meent dat een gedeelte van de opbrengst het best kan worden aangewend om te investeren in openbaar vervoer en om het kernnet te versterken. Daar is de grootste winst te boeken in modal shift. Het zijn middelen die zich snel zullen terugverdienen. Voor de vrachtvervoerders die de weg echt nodig hebben, zou het een goede zaak zijn om de middelen in te zetten daar waar met het openbaar vervoer een modal shift kan worden gerealiseerd.

2. Bespreking

2.1. Opmerkingen van leden

Karin Brouwers meent dat er in de conceptnota waardevolle punten staan. Er zijn echter ook een aantal opmerkingen te formuleren.

De reizigersgroei zou in bepaalde periodes het gevolg zijn van het invoeren van de basismobiliteit. Zij denkt dat het gratis zijn ook een belangrijke rol heeft gespeeld. Het Finse model gaat volgens de website over een soort van collectieve taxiservice die alleen werkzaam is in het stedelijk gebied van Helsinki. Het tarifeert als een taxidienst. Ze betwijfelt of een dergelijk systeem in heel Vlaanderen een goedkoper flexnet zal opleveren.

De opdeling in drie netten wordt nu door de meeste partijen onderschreven. Daarnaast is er nog het net op maat voor mensen met een beperking waar de deur-tot-deurverplaatsingen in kunnen worden ondergebracht. Ze wil die als een vierde categorie toevoegen.

De nota wil de basisbereikbaarheid vervangen door een mobiliteitsgarantie. De CD&V-fractie gelooft in de basisbereikbaarheid. Volgens de hoorzittingen is het bereiken van bestemmingen het kantelpunt. Dat is meer vraaggericht en meer dan alleen woon-werk- en woon-schoolverkeer. Er zijn andere bestemmingen zoal socio-culturele bestemmingen, ziekenhuizen, sportinfrastructuur enzovoort. Ze gelooft sterk dat het bereiken van bestemmingen de nieuwe insteek wordt om naar het openbaar vervoer te kijken. In de conceptnota wordt daar wat min over gedaan. Ze vindt het niet realistisch om de bestaande basismobiliteit te vervangen door iets dat nog verdergaande garanties zou moeten bieden.

Dit is een reeks van eerste bedenkingen bij de nota. CD&V gaat hieraan verder werken in het kader van de beheersovereenkomst met De Lijn die binnenkort moet worden vernieuwd. Het nieuwe systeem moet nog verder worden uitgeklaard. Ze denkt niet dat de standpunten ver van elkaar verwijderd zijn.

Björn Rzoska vindt de conceptnota een knap werkstuk. Hij waardeert het dat er vanuit de oppositie een dergelijk document wordt neergelegd. Het scherpt de discussie aan. Er zijn een aantal principes waar Groen achter kan staan. Er zijn echter ook verschillen.

De conceptnota werd neergelegd voor alle hoorzittingen waren afgerond. Een belangrijk punt was daar de link met de ruimtelijke ordening. De meeste organisaties hebben de basisbereikbaarheid niet in twijfel getrokken, maar gingen integendeel op zoek naar manieren om die dynamisch in te vullen. De mobiliteitsgarantie zit daar voor een stuk in vervat. Hij had gehoopt dat De Lijn wat meer zou zijn losgelaten. Bij Groen is men van mening dat actor en regisseur beter niet dezelfde zijn. Dat blijkt onder meer uit buitenlandse voorbeelden. In deze nota blijft De Lijn beide rollen vervullen.

In de conceptnota is er sprake van dat men niet kiest voor een amalgaam van een aantal dingen. Het voorbeeld van de vervoersregio's met het maatschappelijk aangepast vervoer toont echter aan dat er voordelen zijn aan het afstemmen in één systeem en al diegenen die op lokaal vlak vervoerskilometers maken mee te nemen in één systeem en er voor te zorgen dat de vervoerskilometers rationeler worden benaderd. In Kontich zou volgens een schepen van Groen het effect ervan duidelijk zichtbaar zijn.

De conceptnota vertrekt te veel vanuit structuren. Zeker op lokaal niveau zou hijzelf meer vertrokken zijn vanuit de behoeftes. In een stedelijke omgeving is een goed openbaar vervoer een evidentie. Het kernpunt is hoe de basisbereikbaarheid in landelijke gebieden gegarandeerd gaat worden. Groen is dan meer voorstander van een flexibel systeem waar verschillende aanbieders zijn en waar het van belang is om het systeem om te draaien zoals gebeurde in de vervoersregio van Utrecht. In die regio kan er met een vervoersvraag gebeld worden naar een gratis nummer waar die vervoersbehoefte binnen het uur wordt opgelost. Er wordt niet meegegeven wie de vraag gaat beantwoorden. De vraag komt in een systeem dat scant wie er beschikbaar is. Hij had gehoopt op een grotere flexibiliteit in het flexnet.

De hiërarchie die door de nota in de netten wordt gebracht is terecht. Hij kan die deels bijtreden. De rollen van actor en regisseur, vooral in het flexnet, moeten op een andere manier worden opgelost en breder zijn dan enkel het openbaar vervoer. Hij vindt het positief dat dit voorstel werd ingediend en dat het debat wordt aangegaan.

Annick De Ridder vindt het niet geloofwaardig omdat het voorstel laat komt. Sp.a heeft jaren de verantwoordelijkheid gehad over het openbaarvervoerbeleid. Er zitten goede elementen in de conceptnota. Ze is tevreden dat er gesteld wordt dat het enorm fijnmazige netwerk niet altijd combineerbaar is met efficiënt en snel vervoer. De verantwoordelijkheid ligt voor een deel ook bij ruimtelijke ordening. De differentiatiepiste rond performantere hoofdlijnen en ontsluitende lijnen die daar op aantakken is een goed inzicht. Alle fracties hebben in dit dossier een voortschrijdend inzicht. Er is een gemeenschappelijke basis en analyse maar geen gemeenschappelijk antwoord.

Er was een mobiliteitsgarantie met de basismobiliteit. Hoewel die voor meer dan 90 percent werd uitgerold, kan er worden vastgesteld dat er nog steeds vervoersarmoede is. Een nieuwe term gaat geen oplossing bieden. De N-VA zou veeleer voor een model kiezen dat flexibeler en meer op maat van de klant wordt uitgewerkt. Dat zal niet alleen het stedelijke niveau ten goede komen, maar ook de landelijke gebieden. Ze gelooft meer in het concreet uittekenen van maatregelen in plaats van een semantische discussie of term. Een recht heeft geen waarde als de kwaliteit van het vervoer niet optimaal is.

Bij het omvormen van het netwerk blijft er in de nota een grote rol voor De Lijn. De Lijn zal een rol blijven spelen, zeker op korte termijn. N-VA ziet meer heil in het betrekken van alternatieve modi. De sp.a staat daar meer protectionistisch tegenover zoals blijkt uit het uitgangspunt dat het huidige systeem van De Lijn

en pachters goed werkt. Het werkt volgens haar niet goed genoeg. Ze wil op de fijnmazigheid inspelen. Er is daar veel ruimte voor het betrekken van innovatieve concepten, het openstellen voor de taxisector, het versoepelen van de voorwaarden voor pachters enzovoort. Er kan meer worden vernieuwd dan de redelijk conservatieve visie van de conceptnota.

De investering van opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens is inmiddels beslist. Misschien willen de indieners de nota amenderen? De Vlaamse Regering koos ervoor om een substantieel deel van de kilometerheffing te vrijwaren om extra inspanningen te doen voor de uitbouw en onderhoud van het wegennet. Hier zijn de prioriteiten verschillend.

Er zitten goede elementen in de conceptnota. Er zijn punten van convergentie, maar de meningen zijn verschillend op het vlak van de uitwerking.

Marino Keulen vindt de nota een interessant werkstuk. Het is veeleer het voorzetten van een bestaand model dat gemoderniseerd wordt. Het is jammer dat nog altijd moet worden vastgesteld dat de afstemming tussen NMBS en busvervoer niet optimaal is. De marktwerking ontbreekt. Het is het verhaal van alleen maar De Lijn. Er moet een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen beleid en uitvoering. Dat ontbreekt vandaag zowel bij De Lijn als de NMBS. Voor het bepalen van het beleid moeten de data bij de NMBS of De Lijn zelf worden gehaald. De overheid hoort dat zelf in handen te hebben. Dat is een cruciale zaak.

De Lijn heeft geen gebrek aan geld. De vraag is hoe met meer dan 1 miljard euro, er meer collectief vervoer georganiseerd kan worden. Er is geen antwoord op de vraag hoe openbaar vervoer te organiseren in tijden van besparingen. Voor het gebruik van de kilometerheffing heeft de meerderheid een andere keuze gemaakt dan in de conceptnota. Op het vlak van de wegeninfrastructuur, het onderhoud van de wegen en de eventuele uitbreiding zijn er heel wat uitdagingen. Een performante regio heeft een performant openbaar vervoer nodig, maar ook wegencapaciteit en wegen die modern en verkeersveilig zijn. Dat is het debat van de missing links.

De kostendekking hangt samen met de vraag hoe in budgettair krappere tijden openbaar vervoer wordt georganiseerd. Zelfs als die opgetrokken wordt, dan blijkt uit internationale vergelijkingen dat Vlaanderen hoe dan ook slecht zit. Het flexnet is de aanpassing van een bestaand model. Er moet dan wel rekening worden gehouden met een centrale coördinatie die er voor zorgt dat geen enkele taxi, bel- of buurtbus leeg rondrijdt als men kostenefficiënt wil werken. De huidige belbussencentrales slagen daar nog niet in. Marino Keulen kan niet akkoord gaan met de keuzes en de visie van de conceptnota.

2.2. Antwoorden van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke is tevreden met de genuanceerde feedback. Het Finse systeem is destijds in de binnenstad ontstaan. Naarmate het meer succes heeft en uitbreidt, is er een andere kostprijs dan de hier geldende kostprijs. De kostprijs is voor een stuk een politieke keuze. Met de systemen van Finland en Texel wil hij aantonen dat er een betere manier van organiseren van vraagafhankelijk vervoer is dan de belbus. Er wordt te gemakkelijk vanuit gegaan dat de belbussen niet goed werken en te duur zijn en dus maar afgeschaft moeten worden. De voorbeelden tonen aan dat het organiseren van regulier openbaar vervoer op een vraagafhankelijke manier op een betere, kostenefficiëntere en klantvriendelijke manier kan.

In Noord-Holland heeft men in vervoersregio's waar verschillende aanbieders samenwerken en het aanbod proberen te coördineren, de ervaring dat de kostprijs steeds hoger wordt zonder dat daar meer reizigers tegenover staan. De kostprijs daar verschilt niet veel van die van de belbussen. De prijs per passagier in Vlaanderen is hoog, maar niet veel hoger dan in de buitenlandse voorbeelden. In Noord-Holland heeft men al de systemen samengebracht. Er werd één vaste buslijn behouden die frequenter en sneller wordt bediend. Daarnaast is er enkel vraagafhankelijk openbaar vervoer door één operator met belbusjes die voor iedereen toegankelijk zijn. Die belbusjes kunnen met alle communicatiemiddelen worden besteld. Het aantal reizigers neemt toe. Er wordt gevraagd een uur vooraf contact op te nemen. Er is een responstijd van 20 minuten en een punctualiteit van 95 percent. Het aantal ritten met één passagier is 4 percent. Bij de Vlaamse belbussen is dat 25 percent. Het is wel degelijk mogelijk om in een landelijk gebied met één operator een goed aanbod te creëren. Het Vlaams model maakt het met de 50-50-verhouding mogelijk om, met wat één operator lijkt, samen te werken met verschillende partijen. Hij vindt dat de regie het beste bij De Lijn wordt gelegd en niet wordt verspreid over verschillende instanties, omdat dit tot versnippering leidt.

Hij is van oordeel dat lokale bestemmingen en bereikbaarheid van bestemmingen versterkt moeten worden. Mobiliteitsgarantie wil zeggen dat men zijn bestemming moet kunnen bereiken met het openbaar vervoer. Sommige Vlaamse volksvertegenwoordigers stellen soms dat het geen zin heeft openbaar vervoer te organiseren in een aantal zeer landelijke gebieden. De fiets of taxi moet daar maar een oplossing bieden. Hij is het daar helemaal niet mee eens. Het opstaprecht, het recht of de mogelijkheid om waar dan ook in Vlaanderen aan een gelijke prijs gebruik te kunnen maken van collectief vervoer, moet gegarandeerd blijven. Nu slaagt men er niet in om de mensen snel en frequent ergens te brengen.

Hij hoopt dat als de verschillen met de meerderheid niet zo groot zijn, dit terug te vinden in de voorstellen van de Vlaamse Regering.

Hij heeft in de hoorzittingen gehoord dat waar bestaande aanbieders van verschillende vormen beter op elkaar worden afgestemd, dat een indirecte kostprijs heeft die er nu niet is. Hij stelt de vraag of die extra kost zal worden gecompenseerd met een kostendaling door het aanbieden van dat type vervoer. Hij kent het antwoord niet.

Het multimodale wordt in de conceptnota niet vermeld. Hij heeft zich beperkt tot het decreet Personenvervoer. Het is evident dat deelsystemen voor fiets en auto in het geheel moeten passen. Het moet echter niet per se het voorwerp van discussie over openbaar vervoer vormen.

De verwijzing naar de periode waarin sp.a-minister Steve Stevaert verantwoordelijkheid droeg, was de periode dat het systeem in volle uitrol was. De conceptnota is gebaseerd op de huidige stand van zaken. Wat in het verleden is uitgerold, is niet voor de eeuwigheid. Dat heeft zijn verdienste gehad. De uitdaging is dat het niet het juiste kwaliteitsvolle antwoord geeft. Het vervangen van basismobiliteit door een mobiliteitsgarantie is meer dan een semantisch verhaal. De mobiliteitsgarantie vertrekt van een volledig ander netmanagement om een kwaliteitssprong te kunnen bieden in heel Vlaanderen.

De N-VA is onduidelijk over de rol van De Lijn. De woorden regisseur en interne operator worden soms door elkaar gebruikt. Er zijn inderdaad twee fundamentele discussies. Gaat De Lijn worden aangeduid als de interne operator, waar er met private partners kan worden samengewerkt? Of gaat er een liberalisering komen

met een model van competitie om of op de markt? Hij kijkt uit naar het antwoord van de Vlaamse Regering.

Een tweede keuze die moet worden gemaakt eens de operator is aangeduid, is of de regisseursrol al dan niet in dezelfde hand wordt gelegd.

Joris Vandenbroucke vindt het van durf getuigen om toch te blijven pleiten voor het Vlaamse model. De internationale benchmark heeft niet uitgewezen dat een ander organisatiemodel in andere vervoersregels tot lagere kosten leidt. Het is niet waar dat er in Vlaanderen per inwoner meer wordt geïnvesteerd en betaald voor het openbaar vervoer. De kostendekkingsgraad is wel lager. Dat is het resultaat van een politieke keuze. Dat is het antwoord op de vraag wie welk deel van de factuur betaalt. De factuur op zich is in Vlaanderen niet hoger dan elders. De financiële ruimte is krap. Hij is ervan overtuigd dat het vernieuwde netmanagement met de bestaande middelen meer zal kunnen aanbieden. Nieuwe bijkomende investeringen zijn echter nodig. Ongeacht wie eigenaar van de bus is, als die in de file staat, is die voor niemand aantrekkelijk. Privaat of geliberaliseerd vervoer heeft investeringen in het wegennet nodig.

Hij is dankbaar voor de kritische bemerkingen. Een conceptnota laat toe een bespreking te houden zonder dat daarover gestemd moet worden. De nota is ook niet te nemen of te laten. Hij wilde een aantal fundamentele keuzes naar voor schuiven. Het is belangrijk dat de sp.a-fractie blijft openstaan voor vernieuwingen. Hij kijkt uit naar de gedachtewisseling over het ontwerp dat de Vlaamse Regering zal neerleggen.

Lies JANS,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever