

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



Zitting 2005-2006

11 mei 2006

GEDACHTEWISSELING

**over de evaluatie van basismobiliteit
met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie
en Gelijke Kansen en mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

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

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

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

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 18 april 2006 op verzoek van een aantal parlementsleden een vergadering omtrent de evaluatie van basismobiliteit.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW INGRID LIETEN, DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE LIJN

Mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn: Ik geef eerst de algemene stand van zaken inzake de basismobiliteit. Alle entiteitsdirecteurs zijn hier ook aanwezig. Zij zijn operationeel verantwoordelijk voor de basismobiliteit in hun provincie. Zij hebben telkens een overzicht klaar met wat zij in hun provincie hebben kunnen realiseren.

Op 20 april 2001 heeft het Vlaams Parlement een ontwerp van decreet goedgekeurd waarin eenieder het recht op een minimumaanbod van mobiliteit wordt toegekend. Dat decreet is verder uitgediept in een aantal uitvoeringsbesluiten: het besluit Basismobiliteit, het besluit Tarieven en exploitatie en het besluit Rapportering.

De decreetgever heeft bepaald dat eenieder die in Vlaanderen in een woonzone woont, recht heeft op mobiliteit. In het decreet heeft men het minimumaanbod vastgelegd en gedefinieerd. Het algemene begrip 'woonzone' is nog verder uitgediept met een onderscheid tussen het grootstedelijk gebied, het kleinstedelijk of randstedelijk gebied en het buitengebied. Het recht is bovendien gediversifieerd naargelang de gewenste mobiliteit zich voordoet tijdens de week of in het weekend en naargelang het gaat om verplaatsingen tijdens de spits of in de daluren.

Die verschillende parameters zijn concreet vertaald. Iemand die in een grootstedelijk gebied woont, heeft bijvoorbeeld tijdens de week in de spits recht op minimum vijf bedieningen per uur. In het weekend daalt dat naar minimum drie bedieningen per uur. Aan het andere uiterste heeft iemand die in het buitengebied woont tijdens de spits recht op twee vervoersdiensten per uur en in het weekend maar op één om de twee uur.

Toen de decreetgever die minimumnormen oplegde, beantwoordde ons aanbod daar totaal niet aan. We hebben toen berekend welke extra middelen we nodig

hadden om in heel Vlaanderen die normen te behalen. In overleg werden die op ongeveer 136 miljoen euro geraamd. Vanaf 2000 zijn er daarvoor bijkomende middelen naar De Lijn gegaan. In 2007 zullen we uiteindelijk 121,5 miljoen euro nodig hebben van de 136,5 miljoen euro die in 2001 geraamd waren.

Hoe werd de basismobiliteit gerealiseerd en welke gebieden werden het eerst aangepakt? We hebben een objectieve berekeningsmethode gehanteerd om te bepalen in welke gemeenten de nood aan bijkomend aanbod het hoogst was. We hebben twee maal de niet bediende oppervlakte maal het aantal wekdagen opgeteld bij de niet afdoende bediende oppervlakte maal het aantal wekdagen, dat alles vermenigvuldigd met het aantal inwoners van de gemeente en gedeeld door de totale oppervlakte van de woonzones tot de tweede macht. Voor elke gemeente hebben we die formule toegepast. Op die manier verkregen we een mathematische rangorde van alle gemeenten, met bovenaan die gemeenten die in 2001 het slechtst en onderaan zij die toen het best bediend waren. Die mathematische rangorde is gebruikt om elk jaar aan de minister een voorstel van jaarprogramma te doen, rekening houdend met de budgettaire middelen die er voor dat jaar beschikbaar waren.

Om het vervoersaanbod in een gemeente uit te breiden, is een uitgebreide procedure uitgewerkt. We werken eerst een nieuw concept van aanbod uit in een embryonale vorm. Dat wordt getoetst aan de mening van het gemeentebestuur en bij voorkeur wordt er advies gevraagd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie. Dat startdossier wordt overgemaakt aan de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB), die daarover ook een preadvies geeft. Die adviezen worden verwerkt in een definitief dossier, dat uiteindelijk overgelegd wordt aan de Openbaar Vervoer Commissie. Die bespreekt het volledige dossier. De externe auditor, die het Vlaamse Gewest vertegenwoordigt, formuleert dan, op basis van de besprekingen in de Openbaar Vervoer Commissie, zijn advies aan de minister.

De Openbaar Vervoer Commissie gaat op de eerste plaats na of de voorgeschreven procedure gevolgd is. Ze bekijkt welke middelen er ingezet worden en hoe die gebruikt worden. Ze bekijkt of het voorstel van netopbouw en lijnvoering voldoet aan de verschillende adviezen van de leden van de commissie en of er voldoende aansluitingen gerealiseerd worden met bijvoorbeeld de NMBS. Op basis van de tien punten die minister Van Brempt heeft geformuleerd,

wordt ook nagegaan of de middelen efficiënt worden gebruikt. Er wordt vervolgens gekeken naar het bedieningsgebied zelf: welke frequentie en amplitude zijn nodig? Zijn er nog problemen qua doorstroming en kunnen die door het Vlaamse Gewest of door het gemeentebestuur als wegbeheerder opgelost worden? Welke nieuwe investeringen zijn er nodig voor aankomende haltes en voor informatie? Kan er nog een flankerend beleid gevoerd worden, dat dan vooral met de gemeente besproken wordt: kan de gemeente bijvoorbeeld een aangepast parkeerbeleid ontwikkelen of derdebetalerssystemen introduceren om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen?

De Openbaar Vervoer Commissie bestaat uit de voorzitter en een externe auditor die op basis van de besprekingen een verslag voor de minister schrijft. Maar ze telt ook vertegenwoordigers van de verschillende administraties van het Vlaamse Gewest: de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, de administratie Wegen en Verkeer, de administratie Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Monumenten, de Mobiliteitscel en de cel Verkeerskunde. Daarnaast zijn de lokale besturen zoals de provincie en de gemeente vertegenwoordigd, net als de NMBS. Iedereen krijgt telkens het dossier toegestuurd en formuleert zijn advies tijdens de bespreking van de commissie. Op basis daarvan wordt het project bijgestuurd of met gunstig advies aan de minister overgemaakt.

Hoe ver staan we nu met de basismobiliteit? Er is per gemeente een analysefiche opgemaakt. We hebben telkens gekeken of alle gebieden bediend zijn en afdoende bediend worden. Voor elk gebied hebben we per straat alle haltes in kaart gebracht. We hebben het aanbod aan de haltes bekeken en nagegaan of we ook alle mensen bedienen die in een perimeter van 500 tot 750 meter rond die halte wonen. Zo moeten er aan een halte van type A, gelegen in een grootstedelijk gebied en met een perimeter van 500 meter, minimum 66 doortochten zijn per week en minimum 45 tijdens het weekend. Per halte is zo nagegaan of de dienstregelingen al dan niet aan de norm beantwoorden. Er zijn dus telkens twee zaken getoetst: is er in het gebied een stopplaats voor de bus of de tram en wordt die ook voldoende bediend?

Woonzones die niet afdoende bediend worden, zijn op onze plannen geel ingekleurd, zij die wel afdoende bediend worden, groen en zij die helemaal niet bediend worden, rood.

Hoe hebben we de basismobiliteit in de verschillende gemeentes kunnen realiseren? Er zijn projecten die

specifiek met de middelen basismobiliteit voor één gemeente zijn gerealiseerd, bijvoorbeeld in Kampenhout-Haacht-Boortmeerbeek is er project basismobiliteit gestart vanaf 1 maart 2005. Maar onrechtstreeks worden er ook andere gemeenten bij betrokken. Als men bijvoorbeeld een bus van Haacht naar Mechelen inlegt, zullen ook de andere omliggende gemeenten een versterkt aanbod krijgen. Daarnaast zijn er ook gemeenten waar het aanbod is verhoogd op basis van een convenant. Sommige gemeenten verhogen onrechtstreeks hun aanbod doordat er een convenant met een buurgemeente is afgesloten. Tot slot zijn er ook nog gemeenten die nog geen aanbodsproject hebben gekregen. Er is dus op verschillende manieren gewerkt om de norm voor basismobiliteit in een gemeente te realiseren.

Zo is er in Ronse na de invoering van het project basismobiliteit een grote groene vlek. Er is nog een klein geel gebiedje waar de bediening nog niet voldoende is en er is één klein rood gebiedje waar geen bediening is. Het gaat om kleine eindpuntjes van een woonzone, die moeilijker of slechts tegen een zeer hoge kostprijs kunnen bediend worden.

De partijen die betrokken worden bij het invoeren van een project, worden ook betrokken bij de evaluatie daarvan. Elk project moet minstens na twaalf maanden voor de eerste keer geëvalueerd worden. Het is mogelijk dat De Lijn, de gemeente of de auditor vervroegd om een evaluatie vraagt. Na de volgende twaalf maanden wordt het project een tweede maal geëvalueerd. Alle projecten en alle acties worden geëvalueerd. De externe auditor leidt ook hier weer de bespreking in de Openbaar Vervoer Commissie. De besprekingen gebeuren op basis van een evaluatiedossier dat door De Lijn wordt voorbereid. De externe auditor adviseert de Vlaamse minister van Mobiliteit per project.

De evaluatie gebeurt op de eerste plaats door de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB). Hij maakt zijn opmerkingen over aan De Lijn. De Lijn vervolledigt daarmee haar eigen evaluatiedossier. Dat dossier wordt op voorhand overgemaakt aan alle leden van de Openbaar vervoercommissie, dus ook aan de gemeentebesturen. Op basis daarvan gebeurt de bespreking in de Openbaar Vervoer Commissie. Op die manier gebeuren er heel wat bijsturingen. De evaluaties zijn dus wel heel omstandig en vragen ook heel wat flexibiliteit van De Lijn.

Waar staan we vandaag? We hebben een overzichtskaart van Vlaanderen. Het grootste deel van de gemeenten heeft een basismobiliteitsproject gehad.

Er zijn ook gemeenten met een project in het kader van een convenantprocedure. Het gebied rond Antwerpen heeft projecten gehad in het kader van 'Minder hinder'. Er zijn nog aantal gebieden die in 2006 en 2007 aan bod moeten komen omdat ze onderaan onze prioriteitenlijst stonden. Twee gemeenten, Ranst en Zonhoven, die bij het begin al een redelijk goed aanbod hadden, hebben de voorbije jaren geen aanbodverhogend project gehad en zullen ook de eerstvolgende jaren niet aan bod komen.

Dat geeft een beeld van de huidige situatie en de plannen tot 2007. Uiteraard heeft de Vlaamse Regering voortgewerkt. De minister heeft aangekondigd dat zij wenst dat het openbaarvervoersaanbod uitgebreid wordt, ook na 2007, maar dan niet op basis van het besluit Basismobiliteit – dat al voor het grootste deel gerealiseerd is – maar wel op basis van het besluit Netmanagement. Dat besluit, door de Vlaamse Regering goedgekeurd in 2002, biedt een methodiek om, nadat het minimumniveau overal gerealiseerd is, het aanbod voort te verstevigen vooral op basis van de vraag. De overblijvende kwesties zijn dan de missing links in het openbaar vervoer. De tekorten hebben vooral te maken met het woon-werkverkeer, met attractiepolen die, ondanks basismobiliteit, toch niet voldoende worden bediend. De tekorten worden bepaald op basis van potentieelonderzoeken per vervoersgebied. Die onderzoeken zullen uitgevoerd worden in overleg met de gemeentebesturen. Vanaf 2007 zal De Lijn die tekorten proberen op te lossen.

Kortom, basismobiliteit en de verbetering van het aanbod zijn constante bekommernissen van De Lijn. Ze zijn permanent in evolutie en die evolutie wordt vooral bepaald door de maatschappelijke evolutie, de vragen van de gemeentebesturen en de nieuwe behoeften, ook van de nieuwe klanten.

II. TOELICHTING DOOR DE ENTITEITS-DIRECTEURS VAN DE LIJN

1. Limburg

De heer Sabin S'heeren, directeur De Lijn Limburg: De projecten basismobiliteit zijn in Limburg tamelijk snel gestart, namelijk in de periode 2000-2001. De projecten worden meestal in regie of samen met exploitanten uitgevoerd. In dat laatste geval spreken we van gemengde projecten. Zelden worden projecten volledig uitgevoerd door een exploitant, tenzij

het over een belbus gaat. Meestal zijn de projecten gemengd omdat de voertuigplanning de volledige exploitatie dekt. Dat gebeurt met het oog op een zo groot mogelijke efficiëntie. De lijnen kunnen vraagafhankelijk zijn of regulier of een combinatie van belbussen en gewone lijnen en dus gemengd.

In die periode zijn de stadsnetten van Genk en Hasselt fase I opgewaardeerd. In Balen werd het streekvervoer aangevuld met een tweetal belbussen. Doel was het gebied beter te dekken. In de eerste fase voor Sint-Truiden is er gewerkt aan de oprichting van een stadsnet. Momenteel is daar een uurfrequentie. Op spitsuren zouden we graag naar een halfuurfrequentie gaan zoals de basismobiliteitsnorm het voorstelt. In Zutendaal kwam er een bijkomende belbus en werd een stadslijn uit Genk doorgetrokken. In Voeren werd het gebied door een streeklijn met een uurfrequentie verbonden met Tongeren. Er is ook werk gemaakt van basismobiliteit in Maasmechelen. Maasmechelen wordt verdeeld in een drietal belbusgebieden.

In 2002 was er het project Kinrooi, waar het ook ging over het opwaarderen van het belbusstelsel. Er kwam ook een nieuwe lijn 16 over Bree en Meeuwen tot in Hasselt. Een bestaande streeklijn tussen Sint-Truiden en Hasselt over Nieuwerkerken werd opgewaardeerd. Over het project-Lummen zal ik straks iets meer vertellen. Het grondgebied Wellen wordt vooral bediend door belbussen. In Herk-de-Stad werd een bestaande streeklijn opgewaardeerd om voldoende frequentie te bekomen. Er kwam ook een bijkomende belbus om het volledige gebied te bereiken. In Tongeren-Herstappe is er gewerkt aan een stadsnet.

In 2003 waren de projecten Heers, Diepenbeek, Heusden-Zolder aan de beurt. Het volledige gebied Noord-Limburg werd aangepakt. Er stonden immers een vijftal Noord-Limburgse gemeenten op de prioriteitenlijst voor de invoering basismobiliteit. Ook de gemeenten Leopoldsburg en Beringen zijn samen aangepakt. Voorts waren er nog Halen en Meerhout.

In 2004 en 2005 was er het project Gingelom. In Gingelom werd het net geherstructureerd. Landen en Sint-Truiden werden met twee streeklijnen verbonden. Er kwam eveneens een belbus, die aansluit op de streeklijnen, en zodoende niet alleen de lokale verbindingen maar ook de verbindingen naar de dichtstbijzijnde stad mogelijk maakt. Laakdal ligt weliswaar in de provincie Antwerpen en Landen in

Brabant, maar beide zijn afgestemd op Limburg. In Kortesse-Borgloon zijn er een aantal streeklijnen hervormd en werden er bijkomende belbusverbindingen opgezet. In januari 2006 is de tweede fase in Hasselt uitgevoerd. Daarbij werden er een paar correcties gedaan maar voornamelijk het stadsnet op zondag uitgebreid zodat het in overeenstemming is met de realisaties in Genk.

Ik licht nu het project Lummen in detail toe. Op de meeste plaatsen wordt er met belbussen gewerkt om aan de norm van bereikbaarheid te voldoen en dus een volledig gebied te dekken. Een streeklijn volgt altijd een lijnvormig parcours, waarbij vaak alleen hoofdgemeenten en een beperkt aantal haltes op de lijn aangedaan worden.

In Lummen was toevallig de norm netmanagement bekend. De basismobiliteit is toegepast met de regels netmanagement in het achterhoofd. Dat betekent dat er niet alleen gekeken is naar de lokale mogelijkheden in Lummen, maar ook naar de mogelijkheden om Lummen te verbinden met andere buurtgemeenten of steden. Lummen is uiteindelijk een knooppunt geworden van het streekbusvervoer in het westen van Limburg. Er zijn een drietal streeklijnen. Vooreerst is er de verbindende lijn van Hasselt naar Tessenderlo over Lummen. Het is een verbindende lijn omdat er geen alternatief is tussen die twee steden. In de week en op zaterdag zijn er bussen om het uur, op zondag om de twee uur. Voorts zijn er de verbindingen van Beringen naar Herk-de-Stad en van Heusden-Zolder naar Diest, beide over Lummen. Het belangrijkste station voor de pendelaars naar Leuven en Brussel is het station Diest. Omdat Lummen het centrale knooppunt is, kunnen pendelaars van alle voornoemde lijnen in Lummen overstappen op de lijn richting Diest.

Het net is stervormig. Elk uur komen de zes bussen, op de drie lijnen maar uit verschillende richtingen, samen in Lummen-centrum. De reizigers kunnen hun reis dus onmiddellijk voortzetten in een van de andere richtingen. Zonder bijkomende belbus wordt zo basismobiliteit in alle deelgemeenten gerealiseerd. Dat heeft ook te maken met de geografie van het gebied. Het is een zeer efficiënt net waardoor met beperkte middelen het ideale aanbod gerealiseerd wordt. Op spitsuren is er een bijkomende mogelijkheid om een trein richting Brussel, Diest of Leuven te nemen. In Schulen, een klein station in de buurt van Herk-de-Stad stopt dan immers een piekuurtrein.

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van het netwerk Lummen, is gestegen van ongeveer 600.000 voor de invoering van de basismobiliteit tot 1.160.000 in 2005. Het aantal reizigers is op drie jaar gestegen met 87 percent en blijft stijgen. Er is een afdekking van het gebied van 95 percent volgens de norm basismobiliteit. De bedieningsfrequentie aan de haltes is conform de norm basismobiliteit. In 2007 wordt ook de hoofdhalt in Lummen, waar de zes bussen om het uur op elkaar aansluiten, heraangelegd. Dat dossier is gekoppeld aan de verbetering van de omgeving van een nabijgelegen school.

Mevrouw Ingrid Lieten: Van alle projecten is er een startdossier, dat goedgekeurd is door de Openbaar Vervoer Commissie (OVC). Als het project al geëvalueerd is, bestaat daar ook een dossier van. Uiteraard konden we die niet allemaal meebrengen, maar de leden kunnen die dossiers altijd aanvragen of er vragen over stellen.

2. Oost-Vlaanderen

De heer Antoon Eggermont, directeur De Lijn Oost-Vlaanderen: Uit de tabel van de evolutie van het aantal reizigers blijkt een duidelijke stijging tot 92,2 miljoen reizigers in 2005.

De basismobiliteit is in voege getreden in 2000. Ik zal een beknopte samenvatting geven van de projecten en telkens aangeven of er sprake is van regie of een exploitant en of het vraagafhankelijk of regulier vervoer betreft. Het is ook mogelijk dat zowel regie als exploitant en zowel belbus als gewone lijndienst deel uitmaken van het project. In dat geval is de exploitatie gemengd.

In 2000-2001 werd het project Maldegem-Aalter door een exploitant uitgevoerd. Het betrof gemengd vervoer, dus zowel belbus als regulier vervoer. Het basismobiliteitsproject in Ninove werd uitgevoerd door een exploitant en bestond enkel uit vraagafhankelijk vervoer. Hetzelfde geldt voor Geraardsbergen. Het project in Sinaai werd uitgevoerd door een exploitant en was gemengd, in Evergem was het project vraagafhankelijk en werd het uitgevoerd door een exploitant. Voor elk dossier wordt een grondige studie gemaakt van de vervoersstromen en de potenties vooraleer het voorgelegd wordt aan een OVC.

In 2002 waren er de projecten Oosterzele-Herzele-Sint-Lievens-Houtem, gemengd-gemengd, Zwalm-Zottegem, exploitant-vraagafhankelijk, Zele

gemengd-gemengd, Kruishoutem exploitant-vraagafhankelijk, Sint-Laureins exploitant-gemengd. Voorts waren er nog projecten in Maarkedal-Oudenaarde, Wortegem-Petegem-Oudenaarde, Zingem-Oudenaarde, Horebeke-Oudenaarde.

Ook in 2003 en 2004 werden de projecten geselecteerd op basis van de behoeften. Er waren de projecten Kluisbergen-Ronse, Lebbeke-Buggenhout, Wetteren-Wichelen-Laarne, Zulte-Deinze-Nevele-Gavere-Nazareth. In Sint-Niklaas hebben we een stadsnet geïnstalleerd met aangepaste bussen, kleiner dan de standaard. Dat heeft trouwens geleid tot een enorme stijging van het aantal reizigers.

In 2005 en 2006 trad in oktober het stadsnet Aalst in voege. Dat betekende een serieuze opwaardering. Gezien het stratenpatroon werden ook hier kleinere bussen dan de gewone ingezet. Ook de omgeving van Aalst werd aangepakt, namelijk Erpe-Mere, Haaltert, Denderleeuw en Lede. Efficiëntie en kostenbewustzijn zijn immers het leidmotief van De Lijn. Daarom is het nodig om een gebied volledig te bekijken en aan te pakken.

Dit jaar is het project Lierde-Brakel gestart op 2 april. In Oost-Vlaanderen zijn er nog een aantal rode vlekken, dat was duidelijk op het kaartje. Die gebieden zullen nog dit jaar aangepakt worden. Sommige zijn al goedgekeurd door de OVC. Andere zijn klaar maar moeten nog aan de OVC voorgelegd worden. Die projecten staan in de tabel in het blauw en zullen pas op het einde van het jaar opgestart worden.

Ik licht het gemengde project Wetteren-Wichelen-Laarne nu iets meer toe. Het project is van start gegaan op 29 juni. Het is niet het meest succesvolle project hoewel het geslaagd is. Er is een belbus ingezet, toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Een tweetal vaste lijnen werden opgewaardeerd tot het niveau van de basismobiliteit. Eveneens werd er een nieuwe lijn opgericht.

De cijfers van de bezetting van de belbus bewijzen een stelselmatige stijging van het aantal reizigers. Het aantal reizigers van het vraagafhankelijk vervoer in die regio is gestegen van ongeveer 21.000 in 2004 tot 26.700 in 2005. Er is een reizigersstijging van 28,2 percent. Als het exploitatiejaar 2003-2004 vergeleken wordt met het exploitatiejaar 2005-2006 is het stijgingspercentage nog groter, namelijk 48,28 percent.

Op de reguliere lijnen is het aantal reizigers in het tweede exploitatiejaar toegenomen met een goede 13 percent. Na de evaluatie – die voor alle projecten

gebeurt – zijn er geen structurele problemen vastgesteld. Er is trouwens een goede samenwerking tussen de verschillende partners.

De heer Johan Sauwens: Het interessante voorbeeld geeft het parlement inzicht in hoe basismobiliteit wordt opgebouwd. De resultaten zijn goed. Wat is echter de kostprijs geweest van de invoering van de basismobiliteit in dit gebied, maar ook in volledig Oost-Vlaanderen? De Lijn moet immers bedrijfseconomisch functioneren en heeft vast, naast de omzet en de opbrengstresultaten, een zicht op de kostprijs.

Hoe worden de reizigers geteld? Bij vraagafhankelijk vervoer kan men het aantal reizigers nauwkeurig bepalen. Ook van een aantal vervoersbewijzen die moeten geknipt worden, kan er juist bijgehouden worden hoeveel ritten er gemaakt worden. Drie vierden van de reizigers zijn abonnementgebruikers. Hoe wordt hun aantal ritten geteld?

De heer Freddy Van Gaever: Het is hallucinant wat er mogelijk is. In Westmalle zijn er mensen die een belbus bellen om een koffie te gaan drinken in café De Trappisten, waar er net een halte is. Binnen drie tot vier jaar zullen de belbussen, waarvoor er nu miljarden besteed worden, onbetaalbaar worden. De minister zegt telkens dat zij geen cijfers kan geven omdat het een privé-exploitatie is of omdat men het niet weet. Ik heb nog geen duidelijk antwoord gekregen over hoeveel de aanpassing van de roetfilters van de motoren gekost heeft. Kan de kostprijs van een belbus duidelijk gegeven worden?

De voorzitter: De heer Eggermont zal de cijfers die de heer Sauwens vraagt, opzoeken en ze straks geven.

Mevrouw Annick De Ridder: Het aantal belbusgebruikers is in Wetteren-Wichelen-Laarne met een grote sprong vooruitgegaan. In juni 2005 waren er maar 1905 of 63,5 per dag. Vanaf hoeveel reizigers beslist De Lijn over te stappen van regulier openbaar vervoer op belbussen of taxi's?

3. Vlaams-Brabant

De heer Francy Peeters, directeur De Lijn Vlaams-Brabant: Tussen 1996 en 2000 is het aantal reizigers gelijklopend. Vanaf 2000 stijgt het aantal reizigers duidelijk.

Wat onderscheidt Vlaams-Brabant van de andere entiteiten? Een groot deel van ons exploitatiegebied is Brussel. Eén vijfde van alle kilometers rijden wij in

het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Eén vierde van onze klanten staat met één voet in Brussel. Wij voeren elke dag heel wat werknemers van en naar Brussel. Omdat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet tot het Vlaamse Gewest behoort, geldt de basismobiliteit daar niet.

Daarnaast hebben wij een zestal jaren geleden in het kader van het Pegasusplan van De Lijn het regionet Brabant-Brussel gemaakt in samenwerking met heel wat betrokken partijen. Dit plan wil een totaal plan van openbaar vervoer zijn dat inspeelt op het GEN-project van de NMBS en op de basismobiliteit. Het werkt met sneldiensten. Van recentere datum is het Start-programma voor de luchthaven. Bij het uitwerken van de basismobiliteit zijn we steeds uitgegaan van dat basisstramien. Het moet een volledig geïntegreerd net zijn.

De lijst van gerealiseerde projecten is een opsomming van enkele steden en gemeenten. Elk van die steden of gemeenten staat voor een streek. Het project in Keerbergen-Tremelo is een zuiver belbusproject. Het project Aarschot is eveneens een zuiver belbusproject. Bij Aarschot horen ook Scherpenheuvel en Zichem.

Het project in het Pajottenland is een eerste groot project. Dat project gaat van Geraardsbergen over Halle en Ninove tot aan de rand van Brussel. Het project Kortenberg omvat de volledige streek tussen Leuven en Brussel. Overijse en de Druivenstreek waren traditioneel heel erg op Brussel gericht. Nu geven we aan deze streek een eigen karakter door de gemeenten onderling te verbinden. We versterken de relatie met Leuven.

In het Hageland rijden tal van belbussen. Het Hageland omvat Boutersem, Tienen, Sint-Truiden en Geetbets. Het project Begijnendijk is een klein project. Er is enkel een belbus in de gemeente.

Vilvoorde staat voor de hele noordrand van Brussel. Diest is zijn stadsbediening jaren geleden kwijtgeraakt. Basismobiliteit verplicht ons om buslijnen te organiseren in de stad. Het stadscentrum is opnieuw verbonden met de omliggende gemeenten.

In het project Tervuren hebben we de Druivenlijn gerealiseerd. Deze lijn verbindt de Vlaamse gemeenten rond Brussel. De lijn vertrekt in Hoeilaart en loopt tot in de cargozone rond Brussel. Gemeenten die vroeger niet of slechts sporadisch verbonden waren, zijn dat nu wel. De lijn bedient het gebied rond de luchthaven, dat heel belangrijk is voor de

werkgelegenheid. Leuven heeft een goed regulier net en goed openbaar vervoer. Het project is een aanvulling voor de gebieden waar we onmogelijk raken met een reguliere lijn. Het project Kampenhout-Haacht-Boortmeerbeek kent een gemengde exploitatie. Het is het kruispunt van de verbinding Haacht-Brussel met de verbinding Leuven-Mechelen. Op dat knooppunt is een mooi station gebouwd van waaruit men in de vier windrichtingen kan reizen.

Op 6 mei starten we met het project Halle. Het zal de zware as tussen Halle en Brussel bedienen. In september starten we de tweede fase van het project Pajottenland. Het is de bedoeling om de weekendnormen te halen. Het project Liedekerke-Roosdaal-Affligem willen we nog dit jaar realiseren. De OVC moet zich er nog over buigen. Binnenkort beslissen we wanneer het project precies begint.

In Vlaams-Brabant zijn er maar 17 belbussen omdat het een dichtbevolkt gebied is. In Keerbergen en Tremelo is er geen duidelijke bestemmingskeuze. Men reist er zowel naar Brussel, Mechelen, Leuven en Aarschot. De belbus moet geënt zijn op de geplande lijnen. Dat zijn enerzijds de lijnen naar Brussel, Aarschot en Mechelen. Er zijn aanknopingspunten in Keerbergen, maar ook aan het gemeentehuis van Tremelo. De helft van de belbusreizigers stappen over op het reguliere vervoer. In het weekend zijn Keerbergen en Haacht niet met elkaar verbonden omdat de bus tussen Keerbergen en Brussel niet rijdt. Tijdens het weekend ligt het ankerpunt in Haacht.

Het gebied Keerbergen-Tremelo is een typisch verspreid belbusgebied. De vraag bepaalt het traject van de belbus. Het project kent een stabiele evolutie. Het patroon verschilt amper van jaar tot jaar. De maanden juli en augustus zijn een zwakke periode. De maanden januari, februari en maart vormen een sterke periode. 77 percent van de aangeboden ritten worden uitgevoerd. We vervoeren jaarlijks 21.758 reizigers. In de periode 2004-2005 steeg het aantal reizigers met 4,9 percent.

4. West-Vlaanderen

De heer Luc De Man, directeur De Lijn West-Vlaanderen: Vorig jaar hebben onze bussen en trams 62,4 miljoen mensen vervoerd in West-Vlaanderen.

Welke basismobiliteitsprojecten zijn al gerealiseerd in West-Vlaanderen? We zijn gestart met de eerste fase in Roeselare. Niet alleen landelijke gebieden komen

aan bod maar ook stadsgebieden. Roeselare is een van de vier regionaal stedelijke gebieden in West-Vlaanderen. Daar was vroeger geen stadslijn. In de eerste fase hebben we vier stadslijnen ingevoerd. In Roeselare is een exploitant aangeduid na een aanbesteding. Het betreft hier reguliere lijnen. Roeselare is maar een van de in 2001 gestarte projecten.

In 2002 zijn heel wat projecten gestart. Onder meer in de streek van Koekelare, Wervik, Ledegem, Wevelgem en Kortemark. Het project Torhout-Oostkamp-Zedelgem verenigt die verschillende gemeenten in één belbusgebied. We proberen de belbusgebieden zo groot mogelijk te maken. Zo zijn er meer verplaatsingsmogelijkheden en verhoogt de dienstverlening.

In 2003 werd een project gestart in een kustgemeente, namelijk Knokke-Heist. Veel kustgemeenten staan onderaan de lijst omdat ze al over een goed vervoersaanbod beschikken dankzij de kusttram.

In 2004 en 2005 kwamen zelfs enkele grote steden aan bod. Kortrijk beschikte niet meer over een stadsdienst in de ware betekenis van het woord. We hebben de bestaande dienst in verschillende fases opgewaardeerd tot een echte stadsdienst.

Op 1 februari van dit jaar zijn we van start gegaan met een project in Diksmuide. Op 1 april zijn we gestart in Avelgem en Deerlijk. Op 1 september starten we in Ardooie en Lichtervelde. De projecten in Roeselare, Moorslede-Wevelgem en Middelkerke komen eind dit jaar of begin volgend jaar aan bod.

Het project in de streek Harelbeke-Kuurne-Lendelede is erop gericht de deelgemeenten met de hoofdgemeente te verbinden. De gemeenten worden daarnaast verbonden met Kortrijk. Harelbeke en Kuurne liggen immers in de rand van het stadsgebied. De gemeenten worden ten slotte onderling verbonden. Een andere doelstelling is de uitbouw van het openbaar vervoer in de betrokken regio.

Harelbeke en Kuurne worden verbonden met Kortrijk dankzij een voorstadslijn. De lijn tussen Kuurne en Kortrijk is hoogfrequent. Er is elke dertig minuten een verbinding met Sint-Pieter en de Seizoenwijk. De belbus van Lendelede is verbonden met Kuurne. Inwoners van Lendelede kunnen naar Kuurne of via Kuurne naar Kortrijk. Een nieuwe tangentiële lijn verbindt Zwevegem met Harelbeke en Kuurne. Een tweede lijn verbindt Hulste en Bavikhove met Harelbeke en rijdt verder naar Kortrijk. Het project Harelbeke-Kuurne-Lendelede is een aanzet tot net-

management in deze streek. De lijn Hulste-Bavikhove-Harelbeke kan worden afgetakt op het station van Harelbeke. Dat station ligt op de lijn Kortrijk-Gent-Brussel.

In deze regio zijn er enkele streeklijnen. Lijn 60 verbindt Kortrijk met Roeselare. Bijkomende ritten zorgen voor een uurfrequentie. Hetzelfde geldt voor de lijn Kortrijk-Tielt. De lijn tussen Kortrijk en Deinze is een goede lijn omdat ze in Waregem passeert. Op deze lijn geldt een 30-minutenfrequentie.

De uitvoeringsgraad van de belbussen stijgt systematisch. Zestig percent is nog vrij laag omdat we gemiddeld 70 percent halen. Lijn 60 haalt gemiddeld twintig reizigers per rit. Lijn 52 veertien. Lijn 75 haalt ongeveer 16. De nieuwe lijnen moeten nog kansen krijgen. De bezetting is er nog aan de lage kant. De OVC volgt dat van nabij.

Mevrouw Annick De Ridder: Wat bedoelt u met eigenlijk met het percentage uitgevoerde ritten?

5. Antwerpen

De heer Lode De Kesel, directeur De Lijn Antwerpen: Wij kunnen de evolutie van het reizigersaantal van de globale maatschappij verhoudingsgewijs volgen.

Het project Geel-Mol neemt een convenant over. Daar hebben we de eerste belbus van de provincie Antwerpen gerealiseerd. Het is een gemengd project dat de bestaande lijnen versterkt.

In Heist-op-den-Berg en Berlaar zorgen we voornamelijk voor vraagafhankelijk vervoer. Er is een beperkte rechtekking van reguliere lijnen. Klein-Brabant is exploitant. Het gebied omvat vier gemeenten. Vroeger was alles in een convenant gerealiseerd met regulier vervoer. We hebben er een sanering doorgevoerd en samen met de heer Peeters van De Lijn Vlaams-Brabant een belbus georganiseerd. Door middel van snelbussen is de verbinding met Brussel verbeterd.

Het project Essen-Kalmthout versterkt de reguliere lijnen en zorgt voor belbussen. In Lint en Kontich zorgt een tangentiële lijn rond Antwerpen voor de oplossing. Die lijn verbindt Wilrijk met Lier. Zowel Lint als Kontich profiteren daarvan. Een van de ontbrekende schakels in het Pegasusplan is dankzij de basismobiliteit gerealiseerd.

Het project Bonheiden-Putte is gemengd. Er is voornamelijk vraagafhankelijk vervoer. Het is recentelijk hervormd tot één groot belbusgebied door Heist-op-den-Berg en Berlaar optimaal af te stemmen op Bonheiden-Putte. Het project Hove-Boechout staat in relatie met Antwerpen. Sedert april voeren we daar één van de tien punten uit in het kader van minder hinder. Het project Turnhout groepeerde een dertiental gemeenten. We passen er de principes van het netmanagement toe. Het project Lier-Duffel is een gemengd project. We hebben er een stadsnet ontwikkeld. Lier heeft gekozen voor gratis openbaar vervoer op de stadslijnen. Het aantal reizigers is daardoor op korte termijn verviervoudigd. Het project Vorselaar blijft het zwakke broertje. Het belbusstelsel wordt binnenkort geëvalueerd. Misschien moeten we op een ander systeem overstappen. Dit jaar plannen we projecten in de regio Herentals en in Herenthout-Nijlen.

Het zuiden van Antwerpen kent een lange voor geschiedenis. We zijn er van start gegaan met het convenantbeleid. De eerste fase liep van 1997 tot 1999. In het kader van het masterplan Antwerpen zijn doorstromingsmaatregelen getroffen. In 2004 is basismobiliteit tegelijk met minderhindermaatregelen ingevoerd.

In de eerste fase hebben we de zone aangepakt tussen de E19 en de A12. We hebben een stadslijn doorgetrokken tot in de buurt van Aartselaar. In een volgende fase hebben we de situatie in de Rupelstreek verbeterd door een heroriëntatie van het openbaar vervoer. De snelbussen tussen Mechelen en Antwerpen waren de directe aanleiding om dit middel ook te gebruiken in het kader van de minderhindermaatregelen.

In 2002 hebben we een herbestemmingsonderzoek gevoerd. We hebben onderzocht hoe we de ver bindingen kunnen hertekenen rekening houdend met de principes van de basismobiliteit. Dat heeft geleid tot een verbetering van de dienstregeling van de lijnenbundel 290 tussen de Schelde en de A12. Met een stamas zijn we doorgestoken tot in Hemiksem om vervolgens uit te waaiëren. Niet elk stuk is even succesvol. Eind april 2006 zal de OVC beslissen over heroriëntering. Algemeen beschouwd halen we weliswaar de norm. Toch willen we voor elk segment nagaan of er genoeg reizigers gebruik van maken.

De opwaardering van de lijnenbundel 500, tussen Antwerpen, Boom en Mechelen, heeft een zeer sterke aantrekkingskracht gekregen. Als we abstractie

maken van de tramlijnen, zijn de twee belangrijkste lijnenbundels in de provincie Antwerpen de bundel 41 richting Turnhout en de bundel Antwerpen-Boom-Mechelen. We hebben ook geprofiteerd van de reorganisatie van het aanbod van de stadslijnen in Wilrijk en de reorganisatie van de stadslijnen in Hoboken, met belangrijke overstappen. Qua dekking zitten we met dat alles ongeveer op 100 percent maar niet qua frequentie op elk moment van de dag.

Dankzij het masterplan en het convenantbeleid hebben we op de A12 toch enkele belangrijke doorstromingsmaatregelen uitgevoerd: we zijn er in geslaagd een verdeling tussen de hoofdrijbaan en de zijrijbaan uit te voeren voorbij het eerste kruispunt, zodat er een zeer lange weefzone ontstaat en de afslag pas op het volgende kruispunt moet worden gemaakt.

Dit alles heeft geleid tot een reizigerstoename in het Rupelgebied, Aartselaar, Wilrijk en Hoboken. De lijnenbundel 500 kende een stijging met 78 percent, de lijnenbundel 290 met 57 percent. Die bundel heeft ook te lijden onder de werken op de Sint-Bernardsesteenweg, waar een eigen tram- en busbaan wordt gerealiseerd. De bundels 501 en 502 kenden een reizigersstijging van ongeveer 16 percent.

III. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wim Van Dijck: De evaluatie van de basismobiliteit interesseert me enorm. Het benieuwt me hoeveel het kost om een bepaald aantal reizigers op een bepaalde rit te vervoeren. De bezettingsgraad, de kost per rit en de kost per reiziger interesseren me, om te kunnen evalueren of die kost verantwoord is. Daarom stoort het me dat we op schriftelijke vragen niet altijd de nodige antwoorden krijgen. Ik heb bijvoorbeeld een aantal gegevens gevraagd over het vraagafhankelijk vervoer. Ik krijg wel cijfers over het aantal lijnen, het aantal afgelegde kilometers en het aantal ritten, maar bijvoorbeeld niet over het aantal reizigers of de exploitatiekosten. Daarvoor verwees de minister naar de gedachtewisseling van vandaag en – voor het laatste – ook naar het vertrouwelijke karakter van de gegevens.

Het valt me op dat er bij de evaluaties verschillende normen gehanteerd worden. Bij het regulier vervoer hanteert men de bezettingsgraad en is de kritische

norm acht reizigers per rit. Bij het vraagafhankelijke vervoer hanteert men de uitvoeringsgraad als norm. Daar is de drempelwaarde 50 percent uitvoeringsgraad. Wat is die uitvoeringsgraad precies? Waarom worden er verschillende evaluatiecriteria gehanteerd? Wordt de bezettingsgraad wel gebruikt bij gedetailleerd onderzoek? Als er bijvoorbeeld een probleem is met de uitvoeringsgraad in een belbusgebied, gaat men dan nog bijkomende criteria in het onderzoek brengen, zoals de bezettingsgraad? Zo ja, wat is daar dan de norm van het aantal reizigers per rit?

Mevrouw Helga Stevens: Zijn alle belbussen toegankelijk voor personen met een handicap of met een mobiliteitsbeperking? Hoe kunnen dove mensen een belbus contacteren: kunnen zij een sms'je sturen? En hoe krijgen ze antwoord?

Een aantal jaar geleden kregen personen die zich inschreven bij het Vlaams Fonds, een gratis kaart die ze konden gebruiken op De Lijn. Hebt u ook cijfers over het gebruik van deze kaart? Bent u in staat om uit uw gebruikerscijfers de personen met een handicap of met zware mobiliteitsbeperkingen te lichten?

Mevrouw Annick De Ridder: Wat we vandaag doen, is een zeer nuttige oefening. Voor de VLD moet het concept van de basismobiliteit in vraag worden gesteld en geëvalueerd en bijgestuurd kunnen worden. De voorbereidende documenten die ons op het intranet van het Vlaams Parlement ter beschikking werden gesteld, lieten me echter op mijn honger. Ook de uiteenzettingen hadden verder kunnen gaan. De sprekers hebben zich beperkt tot een opsomming van realisaties maar hebben niet echt een evaluatie gegeven. Ik heb niet veel geleerd over aan welke routes, lijnen of streken er aanpassingen zijn gebeurd, hoeveel omschakelingen er zijn geweest naar belbussen, wat de evaluatie is van de projecten in Limburg met de openbaar vervoerswagens.

In de bijlage 6, overzicht van de evaluatie, mis ik de aantallen van reizigers en de criteria. Voor mij is het cruciaal te weten waar het breekpunt zit om over te schakelen van het algemeen openbaar vervoer naar de belbussen de taxi's – of noem het dan openbaar vervoersauto's. Het is voor mij perfect mogelijk dat in bepaalde streken die auto's niet 24 uur op 24 ter beschikking worden gehouden. Want als men die beschikbaarheid combineert met de cao's van De Lijn en met toegankelijkheid voor mindervaliden, wordt dat onbetaalbaar. Heeft men in Limburg contacten met taxifirma's die bereid zijn om twee keer per dag in te springen als er een oproep binnenkomt? Dat is

immers veel voordeliger dan de reguliere tracés van openbaar vervoer of de belbustracés.

Wat betekent het 'percentage van doorgevoerd vervoer' precies en hoe moeten de passagiersaantallen worden omgezet naar die percentages?

Ik weet dat de minister negatief staat tegenover het opkrikken van de kostendekkingsgraad. Dat heeft onrechtstreeks met de basismobiliteit te maken, omdat de kostendekkingsgraad is gedaald ten gevolge van de invoering van de basismobiliteit en meer bepaald de tarifiëring en gratispolitiek. De kostendekkingsgraad moet volgens ons dringend naar omhoog. Het is niet gezond om slechts voor 15 tot 16 percent afhankelijk te zijn van eigen inkomsten. De minister is het daar niet mee eens. Hoe staat De Lijn daar tegenover? Ik denk bijvoorbeeld aan inkomsten uit reclame.

Hoe functioneren de meetsystemen? Men kan de oproepen van de belbus gemakkelijk registreren en tellen wie men gaat ophalen en op welk moment. Maar hoe zit het met de abonnementstellingen? Ik heb er begrip voor dat de minister zegt dat dit in samenhang met de NMBS moet worden opgestart. Maar als ik dan lees dat de NMBS daarmee al zeer ver gevorderd is, vraag ik me af of daarover overleg wordt gepleegd en hoe de minister dat binnen het budget ziet. Is dat registratiesysteem nu al dan niet een prioriteit? Daarover moeten de overheid en De Lijn keuzes maken.

Moeten we niet stilaan durven afstappen van bepaalde kortingen of van een gratispolitiek voor bepaalde doelgroepen, zonder dat we daar mobiliteitssturend in werken? Het is natuurlijk gemakkelijk om doelgroepen af te bakenen maar als dat geen mobiliteitssturend effect blijkt te hebben, heeft het weinig zin om meer mensen op de tram te krijgen. Moeten we niet prioritair voordeeltarieven toekennen aan groepen waarbij we nog een mentaliteitswijziging kunnen teweeg brengen, zoals jongeren?

Aan een kwaliteitsvolle dienstverlening mag voor ons ook een prijs verbonden zijn, misschien moet dat samen gelezen worden met de kostendekkingsgraad.

De heer Jan Peumans: Ik vind het knap dat De Lijn er in slaagt om een aantal decretale verplichtingen uit te voeren.

We hebben met de minister afgesproken dat we een evaluatie zouden krijgen van de basismobiliteit. De

directeur-generaal en de directeurs van de entiteiten hebben toegelicht waar in Vlaanderen de basismobiliteit is ingevoerd en welke principes daarbij gehanteerd zijn. Maar we willen weten wat de kostprijs van de basismobiliteit is.

Ik wil er toch op wijzen dat er geen beperking bestaat op de informatie die een parlementslid ter beschikking gesteld wordt. Zowel het Rekenhof als de juridische dienst van dit parlement heeft dat, naar aanleiding van een ander dossier, bevestigd. Mijn inzagerecht als parlementslid mag dus niet beperkt worden door bijvoorbeeld commerciële overwegingen.

Een aantal projecten van basismobiliteit zijn zeer zinvol, andere zijn dat niet. Dat blijkt uit een aantal nota's van uw kabinet die ons ter beschikking gesteld zijn: die bevatten een aantal elementen die we vandaag niet hebben gehoord. Ik geef enkele voorbeelden. Bijlage 1 bij de basisnota bevat de gemeentelijke fiche. Het mag toch geen probleem zijn om mee te delen wat het kost om voor een bepaalde gemeente een project op te starten en hoeveel reizigers daar gebruik van maken. Ik zie niet in waarom parlementsliden die informatie niet zouden kunnen krijgen.

In bijlage 2 geeft de minister een goed voorbeeld van de beschrijving van het procesverloop. Ook daar staat weer: "Van een definitief ontwerp worden nauwkeurig kosten en baten opgemaakt en dit volgens een vooraf bepaald en uitgebreid rapporteringschema". In de bijlage zelf staat dus dat die gegevens ter beschikking zijn.

In bijlage 3, over het dossier voor een volledige evaluatie, staat bij het evaluatiecriterium: "Indien de gemiddelde bezettingsgraad lager is dan acht, zal De Lijn de feitelijke bezetting meten op de lijn in kwestie". Het advies van de auditor is ofwel positief, ofwel een voorwaardelijke goedkeuring, ofwel negatief. Bij een evaluatie wil ik horen wat het advies van de auditor was en waarom hij eventueel negatief geadviseerd heeft.

Als we alle bijlagen die we gekregen hebben, toepassen op de projecten, beschikken we automatisch over een evaluatie van de basismobiliteit. Het is immers niet voldoende om te weten waar de projecten zijn ingevoerd, we willen ook het resultaat van die projecten kennen. Hoe zit het bijvoorbeeld met de bezetting van bepaalde bussen?

Het permanente evaluatiekader, waarover bijlage 5 handelt, is een mooi voorbeeld van hoe men een project evalueert op tien verschillende onderdelen. Wat is de planning daarvan? Hoe vertaalt zich dat naar de basismobiliteit?

Bijlage 6 biedt een overzicht van alle evaluaties. Die gebeuren allicht zeer deskundig. Maar op zich zegt dit stuk natuurlijk niets. Wat waren uiteindelijk de resultaten?

Ik veronderstel dat de minister en haar administratie, los van De Lijn, toch een bepaalde visie hebben over het functioneren van de basismobiliteit in Vlaanderen. Daarmee kunnen misschien een aantal misverstanden over een aantal projecten van basismobiliteit uit de wereld worden geholpen. Ik heb bijvoorbeeld de indruk dat de belbussen niet overal op dezelfde manier geëxploiteerd worden. Mensen hebben ook vragen over de basismobiliteitsprojecten: hoeveel kilometer wordt er gereden, hoeveel ritten worden er gereden, wat is de gemiddelde bezetting van een rit? Antwoorden daarop stellen het parlement in staat zich een heel duidelijk oordeel te vormen. Ik mis vandaag de eigenlijke evaluatie. Ik herhaal dat er voor een parlementslid geen vertrouwelijkheid van stukken bestaat. Ik hoop dat de minister dat beseft.

De heer Frans Peeters: Er is inderdaad een mooi overzicht gegeven van de evolutie van de implementatie van basismobiliteit in Vlaanderen. Maar evaluatie is toch iets ruimer. Er is hier weinig gesproken over doelmatigheid, efficiëntie en effectiviteit. We weten wel wat het kost om basismobiliteit in te voeren en in stand te houden, maar we weten niet wat de opbrengsten zijn, wat de dekkingsgraad is, hoeveel reizigers er zijn en wat de kost per reiziger is, in het kader van de basismobiliteit en in vergelijking met alle overige vervoersactiviteiten van De Lijn. Het moet toch mogelijk zijn om de kosten en de opbrengsten van basismobiliteit voor Vlaanderen in kaart te brengen.

Ik kan me inbeelden dat het laatste stuk weg dat moet afgelegd worden, heel duur is. De vraag is dan waar de basismobiliteit moet afgetopt worden en van wanneer er moet worden overgeschakeld naar andere vervoersmodi. Er is hier gesproken over samenwerking met de privésector. Maar er kan ook worden samengewerkt met gemeenten, die bijvoorbeeld mindermobielen centrales hebben ingericht.

Een andere vraag handelt over het derdebetalersysteem, vooral bij de belbussen maar ook bij het reguliere vervoer. Heel wat gemeenten hebben een

convenant afgesloten met De Lijn. Een uniform systeem in Vlaanderen zou klantvriendelijk en duidelijker zijn. Momenteel kunnen de tarieven van de ene tot de andere gemeente verschillen. Klopt het dat De Lijn werkt aan een uniform systeem?

Wie voert de externe audit uit? Is dat uitbesteed?

De heer Joris Vandenbroucke: De combinatie van de evaluatie en de stand van zaken geeft een goed zicht hoe ver het staat met de uitvoering van het decreet over de basismobiliteit. Dat is grotendeels uitgevoerd.

Eerst en vooral moet duidelijk zijn wat er precies geëvalueerd wordt. Wordt de uitvoering van een bepaald decretaal principe geëvalueerd of wordt het principe zelf in vraag gesteld? De talloze projecten om 90 percent van de Vlamingen opstaprecht te geven, hebben allicht niet altijd geleid tot een grote modal shift, hebben allicht niet altijd mobiliteitssturend gewerkt. Het is echter op de eerste plaats de bedoeling om de vervoersarmoede te bestrijden. De centrale vraag is echter of het huidige aanbod, dat grotendeels gelegitimeerd wordt door de sociale functie van het openbaar vervoer, moet worden gehandhaafd.

Voor het reguliere vervoer is de bezettingsgraad het criterium, voor de belbussen de uitvoeringsgraad. Wat zijn de juiste aantallen die moeten bereikt worden, en hoe wordt ermee rekening gehouden bij de evaluatie?

We mogen ons niet blindstaren op de exploitatiekost. Die kost moet trouwens niet alleen beschouwd worden in functie van de dekkingsgraad. Ook de milieukosten, de congestiekosten, de verkeersongevallenkosten moeten in rekening gebracht worden. Op die manier hoeft een bus niet vol te zitten om maatschappelijk nuttig te zijn. Wat is het standpunt van De Lijn dienaangaande?

In het Pendelplan van de minister is het woon-werkverkeer een prioriteit. Wat is het verband met de projecten basismobiliteit? Zijn er al bedrijventerreinen of werkgelegenheidscentra ontsloten dankzij basismobiliteitsprojecten?

2. Antwoorden

Mevrouw Ingrid Lieten: Uiteraard kan een evaluatie verschillende aspecten omvatten. De Lijn heeft als

extern verzelfstandigd agentschap de opdracht om de beleidsdoelstellingen die in het decreet staan, zo efficiënt en effectief mogelijk uit te voeren. Het is niet onze opdracht om het beleid en de doelstellingen te evalueren. Het parlement is daarvoor beter geplaatst. De Lijn wil wel zo veel mogelijk informatie geven over de manier waarop het de middelen heeft ingezet om de doelstellingen te bereiken. De Lijn hoeft dus niet te oordelen of het verantwoord is dat mensen de belbus gebruiken om een koffie te gaan drinken in een café. Dat zijn beleidskeuzes waarover De Lijn zich niet dient uit te spreken. Of het een nuttige besteding van overheidsmiddelen is, moet het parlement beslissen. De Lijn kan wel verantwoorden of de belbus efficiënt wordt gebruikt of niet en of hij eventueel moet vervangen worden door een reguliere lijn of een taxi.

Naast het decreet staan ook de uitvoeringsbesluiten. Een ervan handelt over rapportering en geeft gedetailleerde instructies over de manier waarop De Lijn jaarlijks gegevens en cijfers moet geven. Dat gebeurt ondertussen drie jaar. De cijfers worden tegen eind maart overgemaakt aan het departement dat deze cijfers integreert in het mobiliteitsjaarboek. We plaatsen de gegevens niet nogmaals op de website. Het is echter perfect mogelijk om die informatie ook aan de parlementsleden te geven.

Het systeem van de reizigerstelling is ingevoerd toen de heer Sauwens minister van Verkeer was en sindsdien niet gewijzigd. Het systeem is inderdaad niet perfect. Het is niet mogelijk om iedere verplaatsing en iedere reiziger te tellen. Iedere verplaatsing van mensen die per reis een prodata-kaart ontwaarden, kan worden geteld. Dat zijn de mensen die voor een rit een biljet kopen of een meerbeurtenkaart hebben. Ook de 65-plussers hebben een prodata-kaart die per rit moet worden ontwaard. Voor de abonnementen zijn er alleen forfaitaire cijfers, maar die zijn al vijftien jaar dezelfde. Ondanks de indruk dat het gebruik van een abonnement verhoogd is, hebben we dezelfde forfaits als bij het opstarten van De Lijn. Vergelijken is dus perfect mogelijk.

De Lijn zou ook graag meer tastbare gegevens hebben zodat ook de effectieve verplaatsingen van de abonnementshouders gemeten kunnen worden. Dat is technisch mogelijk maar dan moet De Lijn investeren in een heel nieuw tellingsysteem. De Lijn is daar al jaren mee bezig onder andere met het project Retibo (registratie-ticketing-boordcomputer). Retibo heeft tot doel iedere reiziger die het voertuig betreedt en verlaat, te registreren. Het huidige prodata-systeem is

mechanisch en nadert het einde van zijn levenscyclus. Dat moet vervangen worden door een performanter systeem. Voorts is het de bedoeling om de voertuigen uit te rusten met een boordcomputer.

We hebben de regering al gevraagd om bijkomende middelen voor dat Retibo-project. Het gaat over veel geld, het is begrijpelijk dat de regering daar nog bezwaren tegen maakt. Op een bepaald moment moet er wel gekozen worden. Als men elke reiziger wil tellen, moet er een beter systeem komen. De Lijn is alvast voorstander. Daartegenover staat er echter een grote investering die niet begrepen is in de huidige budgetten van De Lijn.

Ook MIVB, TEC en NMBS denken aan een nieuw ticketing-registratiesysteem. Eén systeem waardoor de reiziger met één kaartje op alle vervoersmodi kan, zou ideaal zijn. Er is al heel veel toenadering en overleg geweest tussen de vervoersmaatschappijen en de ministers. Het is echter niet gemakkelijk omdat de werkwijze van de verschillende maatschappijen grondig verschilt. Op de trein wordt in principe iedere reiziger gecontroleerd. Daar is ook tijd voor. Hetzelfde systeem is niet haalbaar voor De Lijn. Een controleur per voertuig zou heel veel kosten en tijd roven. Ook de buschauffeur kan niet ieder vervoersbewijs controleren want dan zou de tijd die nu gewonnen wordt met allerlei doorstromingsmaatregelen, terug verloren gaan door de controle van ieder vervoersbewijs. Dat illustreert dat het niet gemakkelijk is om een uniform systeem in te voeren. Een tweede obstakel is zoals gezegd, de enorme investering. De bedragen zijn momenteel niet groot, ook niet bij de NMBS.

Over de kosten is er soms een Babylonische spraakverwarring tussen het parlement en De Lijn. Het is mogelijk om de kostprijs van verschillende aspecten af te zonderen. Ik heb soms het gevoel dat een en ander door elkaar gehaspeld wordt. De kostprijs voor het openbaarvervoersaanbod in een gemeente bestaat uit de kostprijs van het bestaande aanbod en van de projecten basismobiliteit. Die totale kostprijs kan geplaatst worden ten opzichte van alle reizigers. Het openbaarvervoersaanbod is echter niet gemakkelijk te begrenzen tot een gemeente.

Bij stadslijnen is het duidelijk, die zijn begrensd tot de stad in kwestie. Heel veel reguliere lijnen echter doen verschillende gemeenten aan. De kosten kunnen niet zomaar beperkt worden tot een gemeente. Ze moeten verdeeld worden over verschillende gemeenten. Dat kan gebeuren op basis van oppervlakte of op basis

van de kilometers afgelegd in de gemeente. Tal van verdelingen zijn mogelijk alleen moet duidelijk zijn welke cijfers men precies wil en wat men ermee wil bewijzen. We zijn bereid om allerlei mogelijke vormen van cijfers en rapporteringen te geven als duidelijk is wat er precies gevraagd wordt. Ook zijn er beperkingen. Het is niet dat De Lijn de cijfers niet wil geven, maar het is bijna onmogelijk om ze op te splitsen per gemeente.

Daarnaast worden er ook vaak vragen gesteld over de kostprijs van een contract. De middelen voor een project worden zo efficiënt mogelijk ingezet. Als er in een bepaalde gemeente alleen 's morgens en 's avonds een lijnbus passeert, kan er beslist worden, om basismobiliteit te verzekeren, om ook in de daluren een lijndienst te organiseren. Op dat moment gaat De Lijn na of het efficiënter is om zelf de busdienst te organiseren of hem uit te besteden. Als een contract uitbesteed wordt, is de kostprijs van het contract alleen maar het deeltje dat uitbesteed wordt, en dus niet de kostprijs van een lijn of een gebied.

Totnogtoe heeft De Lijn de kostprijs per contract niet meegedeeld aan het parlement, niet omdat De Lijn het niet wil maar omdat de publieke verspreiding van die bedragen marktverstoring kan werken. Exploitanten kunnen dan immers hun prijzen op elkaar afstemmen en dat is niet in het voordeel van de belastingbetaler. We willen daarover zeker overleggen met het parlement. Dat kan dan bepalen waaraan het prioriteit geeft, de kennis van de kostprijs van de contracten of het marktverstoring van die kennis. We willen graag luisteren naar de wensen en instructies van deze commissie.

De kostprijs van het openbaar vervoer op zich, of het nu uitgevoerd wordt door De Lijn of een partner, wordt grotendeels bepaald door de normen van het parlement en de regering. Op de eerste plaats zijn er de normen van het aanbod zelf. De bepalingen van het decreet dat er een halte moet zijn op maximaal 500 of 750 meter en dat er elk uur een bediening moet zijn, beïnvloeden de kostprijs. Het parlement kan te allen tijde beslissen om de kosten te drukken door de normen te verlagen. Dat is een politieke keuze, De Lijn houdt zich enkel aan de bestaande normen.

Daarnaast zijn er ook normen die te maken hebben met de kostendrijvers. Voor het openbaar vervoer zijn dat vooral voertuig en personeel. De kwaliteit van de voertuigen is de voorbije jaren sterk verbeterd. De gemiddelde leeftijd van de voertuigen is stelselmatig

gedaald, waardoor ze comfortabeler en moderner zijn. In alle voertuigen is er echter ook airconditioning en een lage drempel zodat de toegankelijkheid vergroot. In ieder voertuig is er daarenboven een ruimte waar een rolstoel veilig kan worden bevestigd. Die normen worden opgelegd door het beleid en hebben uiteraard een effect op de kostprijs.

Jaren geleden, bij de heraanbesteding van de contracten, is ervoor gekozen om personeelsleden van De Lijn of de exploitanten op een rechtvaardige en evenwaardige manier te belonen. Zo kan er geen concurrentie gevoerd worden op kap van de chauffeur. De kostprijs van het personeel ligt dus grotendeels vast en er is weinig marge. Al de genoemde aspecten hebben een invloed op de kostprijs van een contract, van een project, van de bediening van een gebied. Inzage in de kostprijs is mogelijk maar dan moet duidelijk zijn welke kosten juist bedoeld worden en wat het doel is van de cijfers. Pas dan kan bepaald worden of we de cijfers hebben, of ze berekend moeten worden, of ze onmogelijk gegeven kunnen worden wegens de verwevenheid van een en ander.

Achter het globale overzicht van de projecten basismobiliteit, zitten een aantal documenten die openbaar zijn, onder meer het startdossier voor de OVC met een projectbeschrijving en een kosten-batenraming. Daarnaast wordt een project na 12 maanden geëvalueerd. Ook daarin staan de middelen en resultaten per project. De parlementsleden kunnen vrij beschikken over die gegevens.

Ik wil echter benadrukken dat de kostprijs per reiziger verschilt van project tot project en van contract tot contract. De kosten worden immers niet alleen bepaald door het totale budget, maar ook door het aantal reizigers, het afgelegde traject en het bedieningsniveau. De kostprijs per reiziger van een drukke lijn op het spitsuur is veel lager dan de kostprijs per reiziger van een belbus tijdens de daluren. We kunnen wel gemiddelden geven maar die gemiddelden zeggen niets. Dat moet per project geëvalueerd worden en staat in de dossiers voor de OVC.

Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement van 13 december 2002, bepaalt de normen voor het inzetten van een reguliere lijnbus, een belbus of een taxi. Voor een reguliere lijn wordt het aantal reizigers per jaar gedeeld door het aantal ritten per jaar, afgeleid uit de dienstregeling. Als dat aantal lager is dan acht reizigers per rit, zijn de kosten te hoog en wordt er onderzocht of er beter een

belbus wordt ingelegd. De Lijn maar ook de OVC gebruiken dat criterium.

Bij de belbussen wordt aan het begin van het project berekend hoeveel keer de belbus zou moeten uitrijden om basismobiliteit in het gebied te realiseren. Dat aantal wordt bepaald door de normen van het decreet, dus ook in landelijke gebieden minstens een bediening per uur op weekdagen. De amplitude tijdens weekdagen is van 6 tot 21 uur. Als uiteindelijk maar 50 percent van de ritten effectief uitgevoerd worden, is de efficiëntie te laag. Belbuslijnen hebben twee jaar nodig om tot een aanvaardbare bezettingsgraad te komen. Dergelijke systemen worden immers vaak geïntroduceerd in landelijke gebieden waar voorheen geen tot weinig openbaar vervoer was en mensen moeten dus nog ontdekken hoe ervan gebruik te maken. Meestal wordt een belbus dus pas bijgestuurd na twee jaar.

Als na twee jaar nog steeds minder dan 50 percent van de ritten gereden wordt, wordt bepaald hoe er op een efficiëntere manier kan worden gehandeld. Er zijn verschillende oplossingen. Een eerste mogelijkheid is het samenvoegen van twee belbusgebieden waardoor een gebied met minder voertuigen kan worden bediend. Een tweede mogelijkheid is het aantal voertuigen verminderen. Op bepaalde momenten kan er zelfs in plaats van de belbus een taxi ter beschikking staan.

Er is echter terecht op gewezen dat een taxi niet altijd goedkoper is. Het is juist de bedoeling van de proefprojecten om na te gaan hoe de taxi ingezet kan worden om de norm, goedkoper dan de belbus, te realiseren. Als een belbus al betaald is, is de personeelskost de voornaamste kostenfactor. Dan moet geoordeeld worden of het zin heeft om de belbus in de garage te laten staan. Het kan zijn dat het kosten spaart om enkel taxi's te gebruiken voor avond- of weekendritten. Momenteel wordt de taxi vooral ingeschakeld als een belbusvoertuig net aan het maximum van zijn capaciteit zit. In de spitsuren rijdt er dan ook een taxi. Een belangrijke voorwaarde is dat het taxi-bedrijf bereid is om op afroep voor ons te rijden en alleen de rit aan te rekenen. Als De Lijn het taxibedrijf een bepaald forfaitair bedrag moet betalen om stand-by te zijn, is het even duur als de belbus van een contractant.

Momenteel wordt er gezocht naar een werkwijze, aanvaardbaar voor de taxibedrijven, maar goedkoper voor De Lijn. Het systeem moet ook maatschappelijk

aanvaardbaar zijn. Ik verheel u niet dat we ons soms tussen twee vuren bevinden. Enerzijds is er de taxi-sector die graag een groter aandeel van het openbaar vervoer zou uitvoeren, anderzijds is er de federatie van de autobus- en autocaruitbaters die de taxisector als concurrent ziet voor de belbussen. We zoeken naar een compromis, voordelig voor de belastingbetaler en aanvaardbaar voor beide sectoren.

Uiteraard moeten er ook taxibedrijven zijn. Het gaat immers over zeer landelijke gebieden waar zelfs een belbus te veel is en daar zijn er niet altijd taxibedrijven op een redelijke afstand.

De heer Kesteloot, verantwoordelijk voor onderzoek en ontwikkeling en de relaties met het parlement, zal nu enkele cijfers toelichten. Ik wil nogmaals wijzen op de beperkingen die ik daarnet verklaard heb. Het is immers niet mogelijk om op basis van die gemiddelden algemene conclusies te trekken. Ik herhaal de vraag om duidelijk te omschrijven welke cijfers het parlement precies nodig heeft.

De heer Roger Kesteloot: Het evaluatiecriterium voor de reguliere lijnen is in het netmanagementsbesluit vastgelegd op acht reizigers op jaarbasis. Alle reguliere lijnen samen zijn goed voor zo'n tien miljoen geplande ritten. Dit jaar halen we een kleine 450 miljoen reizigers. Zonder de belbusreizigers halen we 446,9 miljoen reizigers. Op de hele lijn halen we dus een jaarlijkse gemiddelde bezettingsgraad van 44 reizigers per rit. In de grootstedelijke gebieden is het gemiddelde cijfer hoger dan in de landelijke gebieden. Het cijfer varieert tussen 33,5 percent en bijna 50 percent. Ik beklemtoon dat het hier om gemiddelde cijfers gaat. We krijgen een algemeen beeld, maar de verschillen tussen lijnen, exploitatiewijzen enzovoort, zijn heel belangrijk.

Jaarlijks brengen we rapport uit over de uitvoeringsgraad van alle belbusprojecten. In 2005 voerde het vraagafhankelijke vervoer 581.000 ritten uit. Het vervoerde 1.750.000 reizigers. Een belbusrit kent dus een gemiddelde bezettingsgraad van drie. Dat cijfer varieert tussen 2,5 en 3,4.

De heer Jan Peumans: Staan deze cijfers op de website?

De heer Roger Kesteloot: Wat in ieder geval op de website staat, is het uitvoeringspercentage van de belbussen. Wanneer we het over de kosten hebben, hebben we het alleen maar over de exploitatiekosten. De exploitatiekosten verschillen van entiteit tot entiteit. De exploitatie verschilt soms sterk van project tot

project. De grootte van het belbusgebied is een bepalende factor, naast het aantal chauffeurs en voertuigen per belbusgebied.

De totale exploitatiekosten bedroegen in 2005 24 miljoen euro.

Mevrouw Annick De Ridder: Is de aankoop van de belbus inbegrepen?

De heer Roger Kesteloot: Jawel, voor de contracten met exploitanten.

We moeten de exploitatiekosten vergelijken met het totale budget om basismobiliteit uit te voeren. Dat bedraagt 121 miljoen euro. De grote investeringen in basismobiliteit waren niet alleen investeringen in belbussen. Er is ook geïnvesteerd in reguliere lijnen en stadsnetten.

De heer Jan Peumans: In mijn streek zijn heel wat reguliere lijnen afgeschaft en vervangen door een belbus. We mogen dat in het kader van deze evaluatie niet uit het oog verliezen.

De heer Roger Kesteloot: Bijlage 6 bij de nota geeft een overzicht van de maatregelen genomen bij de projecten, die al geëvalueerd zijn door OVC. In een aantal gevallen is inderdaad een reguliere lijn vervangen door een belbus. In andere gevallen zijn belbusgebieden samengevoegd.

24 miljoen euro exploitatiekosten komt overeen met gemiddeld 40 euro per rit. De gemiddelde kosten per belbus bedragen 157.000 euro. Bij de analyse van het aantal belbussen en het aantal belbusgebieden mag men niet uit het oog verliezen dat de belbussen ingedeeld zijn per vervoersgebied en niet noodzakelijk per provincie of entiteit.

De gemiddelde bezettingsgraad van een belbus per rit is drie. Wanneer we rekening houden met een aantal duurzaamheidscriteria is dat nog altijd een beter resultaat dan de personenwagen. Transport and Mobility heeft de bezettingsgraad van een personenwagen in Vlaanderen op 1,4 berekend. Zelfs als we de belbus als een lichte vrachtwagen beschouwen, is er met een gemiddelde bezetting van drie nog een duurzaamheidsvoordeel per rit. De luchtvervuilingscijfers zijn vergelijkbaar. De congestie- en klimaatkosten zijn veel lager voor de belbus dan voor een personenwagen.

Het evaluatiecriterium voor de reguliere lijnen, namelijk een bezettingsgraad van acht heeft ook met

duurzaamheid te maken. Bussen die geen gemiddelde bezetting van acht halen, scoren inzake luchtvervuiling niet beter dan een personenwagen.

Mevrouw Ingrid Lieten: Er zijn zes varianten van het derdebetalersysteem. Een gemeente kan bijvoorbeeld voor al haar inwoners betalen. Gemeenten die alleen de jongeren willen bevoordelen, kunnen een korting geven op hun abonnement. Gemeenten kunnen ook een korting geven per rit. We hebben dit systeem de voorbije jaren geharmoniseerd, maar zijn daar nog niet klaar mee. Twee van de varianten willen wij ontmoedigen omdat ze een verrichting op het voertuig met zich brengen. Verrichtingen op het voertuig kosten veel tijd en brengen de dienstregeling in het gedrang. Doorstroming is een prioriteit van minister Van Brempt. In het kader daarvan zijn we bijvoorbeeld gestart met voorverkoop. We zullen contact opnemen met de betrokken gemeenten. Op vraag van minister Van Brempt nemen we echter pas contact op na de verkiezingen.

De heer Frans Peeters: Kaartjes zullen niet langer verkocht worden op het voertuig. Reizigers zullen met een abonnement moeten werken of kaartjes in voorverkoop aanschaffen. Zal De Lijn tegelijk streven naar een uniform derdebetalersysteem?

Mevrouw Ingrid Lieten: Het derdebetalersysteem maakt het voor de gemeenten mogelijk om een eigen tariefpolitiek te voeren. Gemeenten die hun inwoners een algemene korting toekennen, gebruiken daarvoor de algemene middelen. Wij kunnen deze beleidskeuze niet maken in de plaats van de gemeenten. Gemeenten beslissen daar zelf over. Het gevolg is wel een prijsverschil. Dat is volgens mij inherent aan het systeem. Enkel de akkoorden afgesloten met de centrale overheid gelden voor iedereen. Gratis vervoer voor 65-plussers is daar een voorbeeld van.

Ik zie een link tussen de vraag over milieukosten en verkeersveiligheid en de vraag over de kostendekkingsgraad. Het criterium van de kostendekkingsgraad wordt vaak ingeroepen. Alleen wil iedereen er iets anders mee bewijzen. Kostendekkingsgraad wijst maar op één zaak. Het geeft aan hoeveel de klant zelf en hoeveel de belastingbetaler betalen als de kosten van het openbaar vervoer 100 bedragen. De kostendekkingsgraad toont niet aan hoe efficiënt de middelen worden ingezet. Om dat te weten moeten we de prijs per vervoerde reiziger berekenen. Of moeten we nagaan hoeveel belastingsgeld besteed wordt per reiziger.

De kostendekkingsgraad is de voorbije jaren om twee redenen gedaald. Er is een tariefbeleid gevoerd dat de bijdrage van de reiziger vermindert. Daarnaast is flink geïnvesteerd in een uitbreiding van het aanbod. De Lijn stoort zich daar niet aan mits de rekeningen kloppen. Als de Vlaamse Regering ons bijkomende eisen oplegt, moet daar iets tegenover staan. Als de minister de tarieven verlaagt, moet zij de inkomsten die wij daardoor missen, compenseren met een hogere dotatie. Als we het aanbod moeten verhogen, moet de dotatie verhoogd worden. Ons aanbod is verhoogd als gevolg van de basismobiliteit. We hebben daarvoor 121 miljoen euro extra gekregen. Wij willen een gezond financieel beleid voeren. We willen geen onverantwoorde schulden maken. Op dit ogenblik is dat niet het geval. We hebben elk jaar in evenwicht kunnen afsluiten. Zolang we daarin slagen, is er voor ons geen probleem. De overheid maakt politieke keuzes. Niet De Lijn.

Waar we wel een probleem mee hebben, is dat er steeds alleen gekeken wordt naar de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Een maatschappelijk debat over de kostendekkingsgraad van de personenwagen is nog nooit gevoerd. De studie van Transport and Mobility in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij wijst erop dat de automobilist – die nochtans denkt dat hij veel belastingen betaalt – meer maatschappelijke kosten veroorzaakt dan hij uiteindelijk betaalt. De automobilist betaalt maar één derde van de totale kosten wanneer we rekening houden met de maatschappelijke kosten veroorzaakt door ongevallen, files of luchtverontreiniging. Een beleidsevaluatie moet rekening houden met alle elementen.

De heer Jan Peumans: Er komt een Europese richtlijn over het openbaar vervoer op ons af. Bedreigen deze ontwikkelingen de toekomst van De Lijn niet?

Mevrouw Ingrid Lieten: De toekomstige Europese richtlijn gaat niet over de kostendekkingsgraad. Deze richtlijn zal wel een einde maken aan het eeuwige en absolute monopolie van De Lijn. De overheid zal de werking van De Lijn op regelmatige tijdstippen moeten evalueren.

De kostendekkingsgraad is een politieke keuze. Voor ons maakt dat niet veel uit indien de rekeningen kloppen. Wij willen ons niet in financiële avonturen storten. Wij hebben dat totnogtoe nooit moeten doen. Als de overheid dat ooit van De Lijn verwacht, zal ik de eerste zijn om me daartegen te verzetten.

Alle fiches en dossiers zijn beschikbaar. Als de commissievoorzitter wil dat iedereen over alles beschikt, dan zullen wij daarvoor zorgen. U moet wel beseffen dat het over een berg papier gaat. Praktischer zou zijn ons te laten weten wat u precies wil.

De belbus wordt niet overal op dezelfde manier geëxploiteerd. De exploitatiemodellen zijn uit de praktijk gegroeid. Elke entiteit heeft per gebied onderzocht wat precies nodig is. Als niemand een bediening na 21 uur vraagt, wordt eerder gestopt. Er is vooral gestreefd naar efficiëntie. Het nadeel is uiteraard dat er geen uniformiteit is. De discussie daarover loopt nog. We zijn er zelf nog niet uit. Uniformiteit is mooi, maar reizigers zijn alleen geïnteresseerd in een systeem dat voor hen geschikt is.

Het is altijd zo geweest dat de bevoegde minister het tarievenbeleid moet goedkeuren. Deze politiek wordt al vijftien jaar gevolgd. Het maakt het voor de minister mogelijk om mobiliteit te sturen. Enige voorwaarde voor ons is dat de operaties budgettair neutraal zijn. Dat is totnogtoe steeds zo geweest. Uiteraard is het zo dat wij dankzij het tarievenbeleid meer reizigers hebben kunnen aantrekken. Wij streven ernaar zo veel mogelijk reizigers te vervoeren. Het tarievenbeleid heeft onze arbeidsvreugde verhoogd. Met een volle bus rijden geeft meer voldoening dan met een lege bus rondrijden.

De Lijn wil uiteraard verder samenwerken met de gemeentebesturen om het aanbod te verdiepen. De gemeenten zijn steeds betrokken bij de basismobiliteit. De gemeenten weten best welke behoeftes nog niet bevredigd worden. In het kader van het netmanagement zullen wij nauw samenwerken met gemeentebesturen. Wij willen bovendien op een veel interactievere manier samenwerken. Dit is uiteindelijk een win-winsituatie. Gemeenten kunnen ons helpen door doorstromingsmaatregelen te treffen, door gebruik te maken van het derdebetalersysteem, door mee informatie te verspreiden enzovoort.

Enkele jaren geleden heeft De Lijn beslist om van een ontoegankelijk openbaar vervoer te evalueren naar een toegankelijk openbaar vervoer. Alle bussen moeten toegankelijk zijn. Alle haltes moeten toegankelijk zijn. Dat vraagt heel wat investeringen. Omdat dat niet van de ene dag op de andere kan, hebben we tussenstappen gezet. Eerst zijn alle belbussen toegankelijk gemaakt. Alle nieuwe bussen zijn uitgerust met een lage vloer. De oude bussen rijden echter nog altijd. Door het reserveringssysteem weet de rolstoel-

gebruiker op voorhand of de geplande rit toegankelijk is. We proberen de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten en tegelijk de rolstoelgebruikers een geïntegreerd aanbod te doen.

De heer Frans Peeters: Wie heeft de externe auditors aangesteld?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat zijn mensen uit de administratie of externe experts.

Mevrouw Ingrid Lieten: Ter illustratie kan ik u een verslag bezorgen van de OVC. Zo verneemt u eens wat daar allemaal besproken wordt. Het zou opnieuw praktisch zijn mocht u laten weten welke OVC's u interesseren.

Verbeteringen zijn altijd mogelijk. Wij knutselen permanent aan ons aanbod. Er zijn altijd bussen die onderbenut rondrijden. Andere bussen zijn altijd overbelast. We moeten permanent monitoren. We moeten de beschikbare middelen efficiënt gebruiken. Elke wijziging wordt aan de OVC voorgelegd. Ik nodig alle parlementsleden uit om ons nuttige informatie door te geven.

De heer Jan Peumans: Krijgen we nog een omvattende evaluatienota van minister Van Brempt? We hebben het standpunt van De Lijn gehoord, maar stemt dat volledig overeen met het standpunt van de minister?

Minister Kathleen Van Brempt: We hebben een omstandige uitleg gekregen over de stand van zaken.

De heer Van Gaever klaagt over het feit dat iemand de belbus gebruikt om een trappist te gaan drinken. Mijn ouders wonen in Antwerpen en gebruiken tramlijn 3 om in 't stad een trappist te gaan drinken. Wanneer mijn ouders opstappen, vraagt niemand hun of zij dat geoorloofd vinden. Basismobiliteit is een politieke overtuiging. Tijdens de vorige regeerperiode werd het decreet op de basismobiliteit goedgekeurd. Alle Vlamingen hebben recht op openbaar vervoer. Ik vraag me nooit af of ze gebruik maken van het openbaar vervoer om een trappist te gaan drinken, een zieke te bezoeken of te gaan werken. Het gaat om een minimumaanbod. Ik twijfel niet aan het decreet op de basismobiliteit. Evenmin aan de overtuiging die erachter zit.

Ik vind net zoals de heer Peumans dat het inzage-recht van een parlements-lid grenzeloos is. Ik begrijp

de gevoeligheden die mevrouw Lieten aanhaalt, maar alle vragen moeten beantwoord worden.

Dit jaar komen de laatste 55 gemeenten aan bod. Op dat moment zullen we 90 percent van alle Vlamingen basismobiel gemaakt hebben. We moeten daar niet alleen mevrouw Lieten en haar directeurs voor danken, maar alle chauffeurs. Zij hebben de voorbije jaren ongelofelijke inspanningen gedaan om dat te kunnen waarmaken.

Er zijn niet veel maatschappijen waarvan efficiëntie en effectiviteit zo vaak en zo grondig worden geëvalueerd als De Lijn. Ik wil niet dat de evaluatie voortaan gebaseerd is op de kostendekkingsgraad. We moeten het effect op de leefbaarheid en de basismobiliteit evalueren.

Hoe we nu verder gaan, daarover moeten we in deze commissie nog uitgebreid discussiëren. De 55 projecten waar we nu mee bezig zijn, zijn de laatste klassieke basismobiliteitsprojecten die we op deze manier gaan uitvoeren. Vanaf nu gaan we de middelen verdelen op basis van netmanagement. We moeten nog duidelijk bepalen hoe we dat gaan doen. Ik wil lokale besturen nog verder betrekken bij de uitvoering van die projecten maar daar staat ook iets tegenover. De projecten basismobiliteit zijn gratis voor de lokale besturen, er staan geen verbintenissen tegenover. Ik wil de toekomstige projecten graag wel weer meer convenantgebonden maken en bijvoorbeeld veel meer verbintenissen vragen inzake informatie van de bevolking en doorstroming op gemeentewegen. Het Pendelplan en de prioriteit die we aan het woonwerkverkeer willen geven, zullen mee bepalen hoe we de middelen voor het netmanagement zullen inzetten.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN