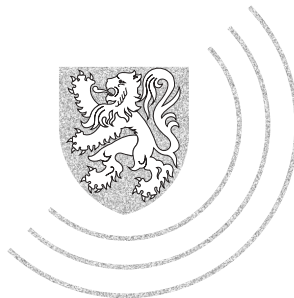


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

22 april 2002

GEDACHTEWISSELING

over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst met De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Koen Helsen**

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

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

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

INHOUDSTAFEL

I. Toelichting door Ir. Johan Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer (22 januari 2002)	4
1. De Retro-acten	4
2. Evaluatie van de uitvoering van de lopende overeenkomst voor het jaar 2000	5
3. Aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst	8
II. Bespreking (22 januari 2002)	9
III. Tweede bespreking (26 maart 2002) – hoorzitting met de ambtelijke top van De Lijn over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst en aandachtspunten en aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst	16
IV. Derde bespreking (16 april 2002) – hoorzitting met de ambtelijke top van De Lijn en de minister over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst en aandachtspunten en aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst	39
Bijlage 1 : Vragenlijsten die vooraf door de fracties werden ingediend	49
Bijlage 2 : Presentatie De Lijn – 26 maart 2002	57

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besloot in de zomer van 2001 om de bestaande beheersovereenkomst van de VVM-De Lijn te evalueren met het oog op het formuleren van aanbevelingen en criteria voor de onderhandelingen die de Vlaamse regering zal voeren bij het opstellen van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn.

Met het oog op deze bespreking ontvingen de leden van de commissie eind oktober 2001 bij overzending een document “evaluatie beheersovereenkomst” opgemaakt door een werkgroep van de administratie Wegen en Verkeer en de beide regeringscommissarissen.

Een bespreking van dit document aan de hand van een gedachtewisseling met de administratie Wegen en Verkeer vond plaats op dinsdag 22 januari 2002.

Tijdens haar vergadering van dinsdag 26 maart 2002 hield de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie een tweede bespreking in de vorm van een hoorzitting met de ambtelijke top van De Lijn over de evaluatie van de lopende beheersovereenkomst en aandachtspunten en aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst. Het uitgangspunt voor deze hoorzitting vormde een aantal vragen van een aantal fracties. Deze vragen worden als bijlage 1 bij dit verslag gevoegd. De presentatie van mevrouw Lieten, de directeur-generaal van De Lijn, wordt als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

Op dinsdag 16 april 2002 werd een tweede gedachtewisseling gevoerd met de ambtelijke top van De Lijn en de minister.

In de commissie was er consensus dat de resultaten van de gedachtewisselingen hun neerslag zullen vinden in een resolutie met aanbevelingen naar de Vlaamse regering.

I. Toelichting door Ir. Johan Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer (22 januari 2002)

De heer Johan Vanderheyden verklaart dat hij een samenvatting wenst te geven over de evaluatie van de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij, De Lijn.

1. De Retro-acten

De beheersovereenkomst met de VVM wordt opgemaakt in uitvoering van artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de VVM.

De laatste beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en De Lijn trad in werking op 1 januari 1997. Zij werd opgemaakt voor een periode van vijf jaar, dus tot eind 2001.

Deze beheersovereenkomst dient elk jaar, voor 15 juni, te worden geëvalueerd.

Zoals elk jaar voerde De Lijn een eigen evaluatie door. Deze werd goedgekeurd door haar raad van bestuur van 20 juni 2001.

Van haar kant heeft de administratie een eigen evaluatie gemaakt, binnen een werkgroep met o.m. de regeringscommissarissen, de Mobiliteitscel van het departement en de administratie Wegen en Verkeer die belast is met het administratief toezicht. De VVM zelf maakte dus geen deel uit van de werkgroep, maar kon achteraf wel haar bemerkingen mededelen.

In deze evaluatie werd nagegaan in welke mate de beide partners, het Vlaamse Gewest en de VVM hun verplichtingen zijn nagekomen. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de resolutie van 31 maart 1999 van het Vlaams Parlement betreffende de beheersovereenkomst van de VVM en met de bevindingen van het Rekenhof naar aanleiding van haar onderzoek naar de beheersovereenkomsten met de Vlaamse openbare instellingen, uitgevoerd in december 2000.

De beheersovereenkomst van 1997 werd nog met een jaar verlengd, en loopt dus tot eind 2002. Hiervoor bestonden verschillende redenen :

- De nieuwe beheersovereenkomst moet kaderen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, ook genoemd het “decreet basismobiliteit”. Dit decreet bevat belangrijke bepalingen die van invloed zijn op de toekomstige opdracht van de VVM, vooral inzake de invoering van basismobiliteit en inzake het netmanagement. De uitvoeringsbesluiten voor dit decreet zijn thans in voorbereiding.
- Momenteel is er bij de Vlaamse Gemeenschap nog geen algemeen decretaal of reglementair

kader waarbinnen de basisvoorwaarden of de minimuminhoud van een beheersovereenkomst zijn vastgelegd. Evenmin is er een juridisch statuut of bestaan er praktische richtlijnen waarnaar de partijen zich kunnen richten. Deze problematiek zal de nodige aandacht krijgen in het kader van het decreet “Beter Bestuurlijk Beleid” en van de oprichting van Verzelfstandigde Agentschappen.

- Ten slotte was ook de wijziging aan de top van de VVM op 1 januari 2002 een reden om met de nieuwe beheersovereenkomst te wachten.

2. Evaluatie van de uitvoering van de lopende overeenkomst voor het jaar 2000

Zoals gezegd heeft een werkgroep ad hoc een evaluatie in meerjarenperspectief van de uitvoering van de beheersovereenkomst voor het jaar 2000 uitgevoerd.

Samenvattend kan gesteld worden dat de beide partijen, Vlaams Gewest en de VVM, in grote mate voldaan hebben aan hun verplichtingen.

De evaluatie heeft echter aangetoond dat er een gebrek blijft aan degelijke beheersinformatie, waardoor de verdeling van de kredieten binnen de VVM nog steeds gebaseerd is op historische gegevens. De werkgroep heeft echter vastgesteld dat op dit vlak vooruitgang geboekt wordt.

Ten slotte zijn ook een aantal bepalingen van de huidige beheersovereenkomst achterhaald of reeds eerder gerealiseerd.

Hierna volgt een overzicht van de voornaamste verplichtingen van het Gewest en van de VVM, en een evaluatie van de mate waarin aan deze verplichtingen voldaan werd, specifiek in het jaar 2000 maar ook in de ganse geldigheidsduur van de overeenkomst.

Verplichtingen van het gewest

– inzake netnormering

De beheersovereenkomst bepaalt dat het Vlaamse Gewest het principe van de netnormering vastlegt. Netnormering is de regelgevende omschrijving die aanduidt binnen welk geografisch gebied en binnen welke tijdslimieten bepaalde bedieningen moeten verzekerd worden. De term “netnormering” is momenteel achterhaald. De minimumnormen voor het aanbod zullen op korte termijn opge-

nomen worden in het uitvoeringsbesluit over de basismobiliteit. De concrete invulling van deze normen zal gerealiseerd worden door het netmanagement. Zoals aangegeven in het decreet op het personenvervoer heeft het netmanagement tot doel de realisatie van de basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en de verplaatsingsstromen.

Een afzonderlijk uitvoeringsbesluit zal de principes van het decreet concretiseren. De VVM moet dan binnen de twee jaar het netmanagement ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen.

– inzake exploitatiedotatie

Het Vlaams Gewest verleent elk jaar aan de VVM een belangrijke overheidsbijdrage voor het organiseren van geregeld vervoer.

Uit het overzicht van de basisallocaties die betrekking hebben op exploitatie blijkt dat het krediet 2000 12.920 miljoen bedroeg, of 24 % meer dan in 1999.

In 2001 en 2002 is er opnieuw een belangrijke stijging, die deels verband houdt met de overdracht van het gesubsidieerd leerlingenvervoer van het departement Onderwijs.

Hieruit mogen we afleiden dat het Vlaamse Gewest ruimschoots voldeed aan de verplichting om de nodige exploitatiekredieten ter beschikking te stellen.

– inzake investeringen

Het gewest stelde in 2000 een totaal bedrag van 3,372 miljard BEF beschikbaar. Dit bedrag is de laatste jaren substantieel gestegen. Tegenover 1997 is er zelfs een verhoging met de helft. De belangrijkste reden hiervoor was de aankoop van de nieuwe trams en de uitbouw van infrastructuur voor de (voor)stadsnetten van Gent en Antwerpen.

Hieruit kunnen we afleiden dat het Gewest ruimschoots voldeed aan zijn verplichting om de nodige investeringskredieten te voorzien.

Daardoor kon de VVM ook voldoen aan haar verplichting om elk jaar gemiddeld 2 kilometer bijkomend spoor aan te leggen. Het betrof hier de tramlijnverlengingen Adinkerke-De Panne (3,6 km), Zwijnaarde (2,5 km) en Zwijndrecht (8,6 km).

In 2001 is het investeringsprogramma van de VVM, aangevuld met een meerjarenprogramma voor het eerst op een conforme manier voorgelegd en binnen de voorziene termijnen door de minister goedgekeurd.

In de volgende jaren zal dit programma meer en meer gebaseerd worden op een objectieve behoefteanalyse. Het uitwerken van dergelijke behoefteanalyse voor de investeringen van de VVM is echter zeer complex en niet voor alle onderdelen van het programma mogelijk. De behoefteanalyse is immers een instrument om de prioriteit vast te leggen binnen een aantal vergelijkbare projecten. Dergelijke projecten zijn bij de VVM minder talrijk.

In 2000 en de voorgaande jaren werd het investeringsplan steeds informeel voorgelegd en besproken, zonder een formele goedkeuring door de minister.

In 2000 heeft de VVM haar leningsmachtiging met gewestwaarborg opgenomen voor een bedrag van 1,5 miljard BEF met het oog de financiering van eigen investeringen.

– *inzake samenwerkingsakkoorden*

Er bestaat sinds juni 1998 een principieel akkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter regeling van de samenwerking inzake mobiliteitsproblemen.

Sinds december 1998 bestaat ook een algemene overeenkomst tussen het Vlaams Gewest, de NMBS en De Lijn betreffende werken waarbij twee of drie van de partijen betrokken zijn.

Verplichtingen van de maatschappij

– *inzake verdeling van de exploitatiemiddelen binnen de maatschappij*

De beheersovereenkomst voorziet dat De Lijn vóór 1 mei 1998 een verdelingssysteem zou uitwerken voor de exploitatie-entiteiten op basis van de netnormering en objectieve criteria. Op dit ogenblik gebeurt deze verdeling echter nog steeds op basis van historische gegevens.

Eén van de grote oorzaken hiervan is het ontbreken van degelijke beheersinformatie.

Hierdoor is het ook zeer moeilijk om de exacte impact van allerhande maatregelen te bepalen en correcties door te voeren. De administratie verwacht

dat in het kader van de volgende beheersovereenkomst op dit vlak veel concreter zal kunnen gewerkt worden.

De VVM is er in geslaagd haar exploitatierekening 2000 in evenwicht af te sluiten.

– *inzake aanbod*

Zoals reeds gezegd zijn de bepalingen van de beheersovereenkomst inzake netnormering achterhaald. In de eerstvolgende jaren zal het netmanagement worden uitgewerkt, op basis van de principes van het decreet basismobiliteit.

De Lijn levert in het kader van de uitvoering van de basismobiliteit een zeer belangrijke inspanning. De projecten worden op een ernstige manier voorbereid en overlegd met alle betrokken partners en met de vertegenwoordigers van gebruikers en in een provinciale auditcommissie goedgekeurd. Zij worden ook elk jaar geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

De beheersovereenkomst bepaalt dat de VVM jaarlijks minimaal het aantal afgelegde kilometer in beladen toestand van het jaar 1995 dient te verzekeren, vermeerderd met het aantal bijkomende kilometers, afgelegd ingevolge het afsluiten van mobiliteitsconvenants.

Het aantal voertuigkilometer bedroeg in 2000 in totaal 130,5 miljoen, tegenover 116,9 miljoen in het referentiejaar 1995. Dit is 11,6 % meer. De VVM voldoet dus ruimschoots aan haar verplichting op dit vlak.

De Lijn voorziet om de twee jaar in de publicatie van een 'kwaliteitsbarometer'.

Een eerste meting door een externe firma vond plaats in 1998, een tweede in 2000. Via persoonlijke interviews peilde De Lijn bij 2.500 reizigers naar hun tevredenheid inzake het aanbod en de dienstverlening aan de hand van 14 kwaliteitsfactoren. De algemene tevredenheid nam in 2 jaar toe met 7 % (van 78% in 1998 naar 85% in 2000).

– *inzake opbrengsten*

De beheersovereenkomst stelt dat de VVM zich dient in te spannen om minimaal een verhoging te bewerkstelligen die procentueel hoger is dan de gemiddelde tariefstijging. De opbrengsten omvatten zowel de tariefinkomsten van de reizigers als de inkomsten van bijzondere diensten en de tussenkomsten in het kader van het derdebetalerssysteem.

In 2000 werd geen tariefverhoging doorgevoerd, maar werden integendeel verschillende tariefmaatregelen van kracht die het gebruik van het aanbod substantieel goedkoper maken.

Omwille van deze tariefmaatregelen zijn de vervoerontvangsten van de VVM in 2000 met 3,5% gedaald t.o.v. 1999. Het aantal reizigers daarentegen is met 7,7% gestegen. In 2001 was er zelfs een reizigersgroei met 11 %. De evolutie van de ontvangsten is echter nog niet gekend.

– *inzake de contracten met exploitanten*

Er werd voldaan aan de bepalingen opgenomen in de beheersovereenkomst.

Na een opzegperiode van vijf jaar heeft de VVM in 1999 een kwalificatiestelsel en een nieuw lastenboek op punt gesteld. In 2000 werd dit kwalificatiestelsel gepubliceerd.

In functie van de te gunnen dienstenpakketten worden alle gekwalificeerde exploitanten, die interesse betoonden in het betrokken bedieningsgebied, geraadpleegd. Alle ingediende offertes worden daarna onderzocht en beoordeeld aan de hand van de gunningscriteria van het nieuwe lastenboek. Daarna wordt er door de VVM onderhandeld met de kandidaat-exploitanten waarvan de prijsopgave werd weerhouden en wordt de opdracht toegewezen.

De VVM heeft hierover steeds uitgebreid gerapporteerd.

– *inzake tarieven*

In uitvoering van de beleidsbrief 'Mobiliteit en Openbare Werken' werden tariefmaatregelen doorgevoerd die de drempel naar het openbaar vervoer verlagen, voornamelijk :

- gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar
- gratis vervoer van 65 +
- de invoering van netabonnementen voor scholieren en 25 +
- tariefvoordelen voor kansarmen.

Dit hervormingsplan zal met de geplande aanpassing van juli 2002 in grote mate voltooid zijn. De VVM werd steeds gecompenseerd om de financiële gevolgen van deze tariefhervorming op te van-

gen en de reizigersgroei te verwerken door een verruiming van het aanbod.

Verder heeft de VVM besprekingen aangeknoopt met andere maatschappijen voor openbaar vervoer om te streven naar een tariefintegratie in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bepaling, waarbij de maatschappij compensaties voor dienstonderbrekingen dient te verlenen aan reizigers die gebruik maken van abonnementen of vooraf ontwaarde vervoerbewijzen, werd nog niet gerealiseerd.

– *inzake informatieverstrekking*

Het handvest voor de klant werd opgemaakt en verspreid. Momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van dit handvest.

De dienstregelingen zijn beschikbaar in alle bemande lijnwinkels, maar nog steeds niet aan elke halte.

De website van de VVM werd opgestart in september 2000, later dan voorzien, en is nu volledig operationeel. De volledige dienstregeling van de VVM kan op de website geraadpleegd worden.

– *inzake het oprichten van een ombudsdienst*

Op dit ogenblik is de ombudsdienst ondergebracht bij het Vlaams Parlement. Deze is o.m. bevoegd voor alle Vlaamse openbare instellingen, dus ook voor de VVM. Er is een protocol opgesteld om een aantal afspraken i.v.m. de samenwerking tussen de VVM en de Vlaamse Ombudsdienst vast te leggen.

Daarnaast is de VVM bezig met de invoering van een nieuw klachtenregistratiesysteem met uitgewerkte procedures voor de behandeling, het beheer en de opvolging van alle mogelijke klachten. De VVM levert hier zeer goed werk.

– *inzake samenwerkingsovereenkomsten*

Op dit vlak komt de VVM haar verplichtingen goed na. Er worden momenteel diverse samenwerkingsovereenkomsten herzien.

– *inzake investeringen*

Hier bepaalt de overeenkomst dat de VVM haar investeringsbudget prioritair dient aan te wenden in het kader van de mobiliteitsconvenants. Hier worden dus enkel investeringen bedoeld die onder een bepaalde module van het convenant vallen,

zoals bvb. doortochten, vrije tram- en busbanen, stationsomgevingen,... In 2000 werd 33% van het investeringsbudget hieraan besteed. Hierbij dient te worden opgemerkt dat een groot deel van de noodzakelijke investeringen van de VVM niet onder mobiliteitsconvenants kunnen vallen (rolend materieel, stelpplaatsen,...).

Bij de evaluaties van lopende projecten blijkt dat de VVM zich dikwijls niet sterk genoeg kan opstellen om de verbintenissen van steden en gemeenten af te dwingen, vooral op het vlak van de doorstroming.

Het totale autobuspark van de VVM bedraagt ongeveer 1.700 voertuigen. In 2000 heeft de VVM 157 nieuwe bussen in gebruik genomen. Hierdoor daalde de gemiddelde leeftijd van het voertuigenpark tot ongeveer 7 jaar, wat ook het streefdoel is van de beheersovereenkomst.

In 2000 werden ook 22 nieuwe lagevloertrams (type hermelijn) in gebruik genomen op de stadsnetten van Antwerpen en Gent. Eind 2001 was de eerste bestelling van 45 trams volledig geleverd, en volgde de bestelling van het eerste lot van de tweede reeks van 47.

Voor de kusttram werden in 2000 tussenkasten besteld.

De gemiddelde leeftijd van het trampark bedraagt evenwel nog steeds 29 jaar voor Antwerpen en 23 jaar voor Gent. Dit is nog een eind boven het streefdoel van 15 jaar uit de beheersovereenkomst.

Door de levering van in totaal 92 nieuwe trams voor de stadsnetten van Gent en Antwerpen wordt de gemiddelde leeftijd van het trampark geleidelijk verminderd. De gemiddelde ouderdom van de kusttram is 16 jaar.

– inzake de opvolging van de begrotingsrichtlijnen

Op dit vlak worden de bepalingen van de beheersovereenkomst vrij goed opgevolgd. De VVM legde ook in 2000 haar begrotingsvoorstellen neer.

Wat betreft de algemene exploitatiedotatie wordt door de VVM nog te weinig aandacht besteed aan het opmaken van degelijke toelichtingsfiches. Er is onvoldoende duidelijkheid betreffende de bestemming van de middelen. Voor de investeringen en specifieke exploitatieprojecten (basismobiliteit en mobiliteitsconvenants) worden wel kwaliteitsvolle toelichtingen geleverd.

De VVM verdeelt haar kosten over de in de beheersovereenkomst voorziene rubrieken. Wel ontbreekt een duidelijk beeld van de provisies, wellicht ook als gevolg van het ontbreken van specifieke regels op dit gebied.

Sancties bij niet naleving van deze overeenkomst

In de beheersovereenkomst staan de verschillende sancties vermeld die van toepassing zijn wanneer een van de partijen zich niet houdt aan de overeenkomst. In 2000 werden geen sancties toegepast.

3. Aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst

In het vooruitzicht van de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst heeft de administratie een aantal aanbevelingen uitgewerkt, vertrekkend vanuit de ervaringen met de bestaande overeenkomst en vanuit de aanbevelingen van het Rekenhof naar aanleiding van zijn onderzoek van de beheersovereenkomsten met de Vlaamse openbare instellingen.

Deze aanbevelingen hebben betrekking op vijf thema's :

– *het rechtsstatuut van de beheersovereenkomst*

Zoals reeds bij de inleiding aangestipt bestaat momenteel geen decretaal kader voor de beheersovereenkomst, en heeft deze ook geen juridisch statuut. In het kader van het decreet Beter Bestuurlijk Beleid zou hiervoor een oplossing moeten gevonden worden. Hierbij wordt thans een generiek kader voor de verzelfstandigde agentschappen uitgewerkt. Het zou vanzelfsprekend een voordeel betekenen om de nieuwe beheersovereenkomst met de VVM tegen de achtergrond van deze nieuwe regelgeving te kunnen opmaken.

– *hiërarchie van doelstellingen*

Het Rekenhof stelde in zijn rapport dat enerzijds rekening moet gehouden worden met alle op het hogere niveau geformuleerde doelstellingen die tot het beleidsdomein van de VVM behoren. Een punt van kritiek was ook de zeer algemene formulering van de doelstellingen, die niet toeliet om ook de verantwoordelijkheden duidelijk vast te leggen.

De doelstellingen van de VVM moeten worden afgeleid van de strategische doelstellingen met betrekking tot het beleidsdomein "Mobiliteit". Deze regeringdoelstellingen worden doorvertaald in de

beleidsnota van de minister die op haar beurt moet worden omgezet in doelstellingen voor de VVM.

Er moet ook gestreefd worden naar een betere samenhang tussen de beheersovereenkomst en de jaarlijkse begroting.

Eerder dan de nadruk te leggen op sancties bij niet-naleving van de beheersovereenkomst zou ook kunnen gedacht worden aan positieve incentives om meer te doen dan wat in de doelstellingen is omschreven.

– *meetindicatoren*

Het Rekenhof stelde heel wat tekortkomingen vast met betrekking tot de meetindicatoren. Daardoor is het moeilijk na te gaan of de doelstellingen effectief gerealiseerd werden.

Voor de nieuwe beheersovereenkomst zijn eenduidige meetindicatoren nodig die een volledig en genuanceerd beeld geven van de prestaties. Het gaat hier om een complexe opdracht die wellicht stapsgewijze moet uitgevoerd worden.

De aandacht moet hierbij vooral gaan naar het meten van het aantal reizigers, het bepalen van een objectieve verdeelsleutel voor de exploitatiesubsidies en het meten van de tevredenheid van de reizigers.

– *overleg met andere openbare vervoersactoren*

De VVM is in haar werking afhankelijk van verschillende omgevingsfactoren die zij niet of zeer moeilijk kan beïnvloeden. Er is niet alleen de rol van de andere vervoersmaatschappijen, maar ook de samenwerking met de lokale besturen en de afdwingbaarheid van bepaalde maatregelen moeten zeker nog verbeteren.

– *aansprakelijkheid en rol van de Raad van Bestuur*

Thans is de aansprakelijkheid van de Raad van Bestuur ten aanzien van het Vlaamse Gewest eerder beperkt. Deze verantwoordelijkheid zou duidelijk moeten gesteld worden.

De heer Johan Vanderheyden meent tot besluit dat de administratie, op basis van deze evaluatie en van de bevindingen van het Rekenhof een belangrijke oefening gemaakt heeft die moet leiden tot een beter onderbouwde beheersovereenkomst. Ook de VVM heeft hierbij alle belang. Dergelijke beheersovereenkomst kan een positieve factor worden in

het concretiseren van het openbaar vervoerbeleid. De beheersovereenkomst zou echter aan kracht winnen indien zij zou kunnen onderhandeld worden binnen een decretaal kader.

II. Bespreking (22 januari 2002)

De heer Jan Verfaillie vraagt naar de meerwaarde van deze toelichting, temeer omdat alle elementen die aan bod kwamen in deze toelichting ook terug te vinden zijn in het document dat aan de leden werd overgezonden.

De heer Dirk Holemans wenst een aantal bedenkingen te formuleren bij de toelichting en het overgezonden document. Het document is enerzijds té mager en bevat té weinig cijfergegevens, anderzijds worden er wel een aantal zaken aangeraakt die verdienen om verder uitgediept te worden.

Hetzelfde lid vraagt of er een formele regeringsbeslissing is waarbij de lopende beheersovereenkomst met één jaar (tot eind 2002) werd verlengd. Hij stelt vast dat deze verlenging de bespreking van de evaluatie van een bestaande beheersovereenkomst die grotendeels achterhaald is bijzonder moeilijk maakt. Er zijn de afspraken die de minister met De Lijn over het radikaal herziene tarievenbeleid gemaakt heeft. Die wijziging is echter nooit vertaald in een bijakte – herziening beheersovereenkomst. Verder is er het decreet basismobiliteit dat eigenlijk een nieuw kader creëert voor De Lijn. Hij verwijst naar zijn amendement dat een zeer verregaande rapportering van De Lijn eist en dat door dit parlement werd goedgekeurd. Hij verwacht van De Lijn in de toekomst een heel ander soort rapportering dan dit document dat thans hier ter bespreking voorligt.

De heer Dirk Holemans vraagt naar een stand van zaken omtrent het besluit betreffende de basismobiliteit en de verplichting van De Lijn om binnen de 2 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit het netmanagement op te stellen. Hij meent te weten dat het besluit nog niet aan de Vlaamse regering werd voorgelegd. Vermits dat besluit nog niet werd goedgekeurd, betekent zulks naar timing dat de realisatie van netmanagement pas in de volgende legislatuur aan de orde is.

Hetzelfde lid stelt vast dat een aantal bekommernissen die reeds meermaals in deze commissie tot uiting kwamen, in het document ter sprake kwamen. Zo verwijst hij naar de geformuleerde doelstelling om gemiddeld 2 kilometer bijkomend spoor per jaar aan te leggen. Men moet zich echter

fundamenteel de vraag stellen of het ambitieniveau van 1997 nog wel beantwoordt aan de ambities van 2001. Het document zelf heeft het trouwens over de lange voorbereidings- en uitvoeringstermijn voor de uitbreiding van tramlijnen. Voor dit lid moeten er twee wezenlijke wijzigingen doorgevoerd worden : het ambitieniveau moet bijgesteld worden en nieuwe tramlijnen moeten sneller aangelegd worden.

Een ander teer punt blijft de registratie van reizigers. De Lijn streeft naar een zeer “technologische” registratie van reizigers. Hij vraagt zich af welke de meest efficiënte wijze is om reizigersinformatie te verzamelen.

De heer Dirk Holemans noteert dat in het rapport wordt gesteld dat de vervoersontvangsten van de VVM in 2000 met 3,5% gedaald zijn t.o.v. 1999, terwijl de minister steeds heeft verklaard dat er meerontvangsten zijn. Hij had ook graag cijfers gekregen omtrent de vermelding (in het rapport) dat “bij de ontvangsten niet enkel de biljetten, kaarten en abonnementen gerekend worden die door de reizigers gekocht worden, maar ook de inkomsten van bijzondere diensten en de tussenkomsten van derden. De minister heeft echter steeds de commissie voorgehouden dat voor heel wat mensen het vervoer gratis werd gemaakt, maar dat er daardoor extra reizigers werden aangetrokken die betalen waardoor er extra inkomsten werden gegenereerd. Hij stelt nu vast dat de vervoerontvangsten én gedaald zijn, én dat er bovendien in die ontvangsten ook tussenkomsten van derden worden ingerekend.

Hetzelfde lid stelt vast dat men geen of nauwelijks rekening hield met de reactie van De Lijn op deze evaluatie : men heeft blijkbaar enkel nota genomen van deze opmerkingen van De Lijn alhoewel een aantal van deze opmerkingen wel wezenlijk zijn. Hij verwijst naar de nuancering die De Lijn aanbrengt omtrent de conclusie dat het Gewest ruimschoots voldoet aan de verplichtingen en waar gepleit wordt voor een ijkpunt. Ook de commentaar van De Lijn bij de passus dat “De Lijn zich ertoe verbonden heeft om de basismobiliteit in vijf jaar te realiseren” lijkt het lid relevant : het verband tussen beschikbaar komen van middelen en realisatie van de basismobiliteit.

In “de aanbevelingen voor een nieuwe beheersovereenkomst van de VVM” wordt gepleit dat de duurtijd van een beheersovereenkomst dient aangepast te worden aan de lengte van een legislatuur. De heer Dirk Holemans vraagt of dit concreet vertaald naar de huidige situatie impliceert dat er nu

voor de restant van deze legislatuur een beheersovereenkomst komt met een duurtijd van 2 jaar (2003-2004). Anderzijds staat er ook in diezelfde aanbevelingen dat een minimumdotatie voor vijf jaar vereist is. Hoe gaat de sturing vanuit de overheid dan gebeuren naar dergelijke autonome instellingen als de VVM.

In ieder geval is er volgens hetzelfde lid nog werk aan de winkel als men leest dat de toekenning en verdeling van budgetten (exploitatie) aan de provinciale eenheden nog steeds niet gebeurt op basis van objectieve gegevens. Ook voor nieuwe investeringen wordt er een competitie tussen de verschillende provincies georganiseerd om deze binnen te halen.

De heer Dirk Holemans concludeert dat er dringend nood is aan een jaarlijkse rapportage vanuit De Lijn omdat deze commissie op basis van de gegevens die thans voorliggen, niet in staat is om een ernstige afweging te maken wat betreft de evaluatie van de beheersovereenkomst. Het wordt bijna door het achterhaald zijn van de bestaande overeenkomst een virtueel debat.

De heer Carl Decaluwe erkent dat De Lijn onder impuls van minister Stevaert hoog op de politieke agenda staat. De in 1997 afgesloten beheersovereenkomst was dermate vaag was dat men zou denken dat De Lijn zijn zin zou doen maar het omgekeerde deed zich voor : de minister bepaalde het beleid in de media (cfr. tarievenbeleid) en de raad van bestuur van De Lijn moest nadien volgen. Het is wel de verdienste van de minister dat De Lijn meer middelen gekregen heeft.

Hetzelfde lid verklaart dat hij enige ervaring met beheersovereenkomsten heeft : hij verwijst naar een opgestelde beheersovereenkomst met de VHM, die er echter nooit gekomen is, en naar de beheersovereenkomst van de VRT. Hij voelt zich niet geroepen om hic et nunc de grote evaluatie van de lopende beheersovereenkomst van De Lijn te doen omdat deze dermate vaag is. Naar de toekomst toe vindt hetzelfde lid het wel nuttig te bepalen welk type van beheersovereenkomst men wenst. Hij opteert voor een overeenkomst waar de overheid bepaalde engagementen op zich neemt voor een bepaalde periode maar aan de instelling zelf een grote autonomie geeft om de krijtlijnen in te vullen. Maar dit impliceert dat de overheid zelf een duidelijk beleid voor ogen heeft met performante en uniforme doelstellingen.

Voor de CD&V-fractie moet er ook met Europese richtlijnen terdege rekening worden gehouden. Er

is wel een spanningsveld tussen het Europees Parlement en de bevoegde Europese Commissaris. Hij benadrukt dat dit contentieux determinerend kan zijn voor de structuur van De Lijn.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij op zijn honger blijft door het gebrek aan objectiveerbaar cijfermateriaal (kostprijsvergelijking pachters,...). Hij verwijst opnieuw naar het voorbeeld van de VRT en hoopt dat de studiedienst van De Lijn ook de knowhow heeft – ook op vlak van informatica – en aan dit gebrek aan cijfermateriaal kan tegemoet komen.

Hetzelfde lid vraagt naar een stand van zaken omtrent de implementatie van het vorig jaar goedgekeurde decreet basismobiliteit. Waar blijven de uitvoeringsbesluiten en hoever staat het met het uitwerken van het netmanagement, de afbakening van de vervoersgebieden,... Dit lijkt hetzelfde lid een cruciaal element voor de nieuw af te sluiten beheersovereenkomst met De Lijn, waarbij zeker afspraken en doelstellingen moeten worden geformuleerd voor de verschillende vervoersregio's.

De heer Carl Decaluwe stelt een tegenstrijdigheid vast in het document. Er is sprake dat de exploitatiedotatie tussen 1997 en 2001 met ruim 2 miljard BEF, of met ruim 1,7 miljard BEF tijdens de huidige legislatuur steeg, terwijl in de verklaring daar geen transparante uitleg wordt voor gegeven.

Hetzelfde lid merkt op dat de voorliggende evaluatie het jaar 2000 behandelt en niet 2001. Het is belangrijk naar timing dat de commissie voorafgaandelijk betrokken wordt bij het opstellen van een nieuwe beheersovereenkomst (er zijn daaromtrent resoluties). Hij kende graag de timing omtrent de nieuw op te stellen beheersovereenkomst. Het is nuttig dat de commissieleden dan ook een aantal cijfers – ook over 2001 – ter beschikking hebben.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat een aantal elementen in de evaluatienota niet correct zijn. Het lid vraagt of de noden van de VVM daadwerkelijk impact hebben op de afbakening van de stedelijke gebieden. Hij heeft niet die indruk. Hij verwijst naar de gevoerde discussie tijdens de besprekingen van het decreet basismobiliteit omtrent de stedelijke gebieden.

Omtrent de ambitie van De Lijn om jaarlijks gemiddeld 2 kilometer bijkomend spoor aan te leggen, sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de heer Dirk Holemans. Deze doelstelling is compleet achterhaald : uit de cijfers blijkt dat. Hij vraagt of

deze doelstelling niet minimaal moet opgetrokken worden tot 5 kilometer op jaarbasis. De doelstelling moet in ieder geval scherper gesteld worden. Er moet met realistische cijfers gewerkt worden en er moet een spanningsveld zijn om deze cijfers te kunnen halen.

De heer Carl Decaluwe wenst ook duidelijkheid over de problematiek van de financiering en de schuldpositie van de VVM. Zo wenst hij duidelijkheid over de impact van het toenemend aantal leningen sinds 1999 op de schulden van de VVM. Meer algemeen vraagt hetzelfde lid zicht te krijgen op de algemene financiële toestand (thesaurietoestand) van de VVM. Hij wenst niet in een verhaal te komen zoals dit zich heeft voorgedaan bij de VHM, waar de thesaurie van deze instelling kapot is.

Concluderend wenst het lid een aantal duidelijke antwoorden op een aantal fundamentele vragen omtrent de hervorming van de administratie, de impact van Europese richtlijnen en een zeer concrete timing omtrent de onderhandelingen inzake de nieuwe beheersovereenkomst.

De heer Jan Loones is een beetje ontgoocheld over de reactie van De Lijn op hetgeen als “aanbevelingen” wordt geformuleerd. Het lid is van oordeel dat er een aantal items ontbreken in deze evaluatienota. Zo is er geen sprake over de verhouding van De Lijn met de zelfstandige onderagentschappen zoals NV De Streep : er moet zicht zijn over de financiële en juridische verhouding.

Omtrent artikel 13 : verplichtingen van de maatschappij inzake samenwerkingsovereenkomsten met andere actoren (specifiek NMBS) leest het lid in de aanbevelingen dat “op het vlak van gemeenschappelijk vervoer VVM optreedt in Vlaanderen als enige actor in het organiseren en aanbieden van openbaar vervoer zodat er op dat vlak geen bevoegdheidsoverlapping of concurrentie is met andere instellingen.” Dit klopt vanzelfsprekend niet ; dit wordt één van de uitdagingen die veel verder gaan dan louter samenwerkingsakkoorden. Wat is de verhouding tussen De Lijn en de federale openbare vervoermaatschappij NMBS ; wat zijn de diverse verantwoordelijkheden... Met de Europese richtlijnen in verband met de splitsing tussen exploitatie en eigendom moet ook in de nieuwe beheersovereenkomst rekening worden gehouden.

Mevrouw Marleen Van den Eynde herinnert aan de discussie rond de afbakening van de grootstedelijke gebieden tijdens de besprekingen van het de-

creet basismobiliteit. Toen bleek dat de notie grootstedelijk gebied van het RSV niet overeenkomt met de notie van een grootstedelijk gebied in het decreet basismobiliteit. Zij stelt dat men deze nuance niet kan opmaken in dit evaluatiedocument.

In verband met de doorstromingsproblemen wordt er verwezen naar een samenwerkingsakkoord met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij merkt op dat er in dit document geen sprake is van doorstromingsproblemen die zich in het Vlaams Gewest voordoen.

Hetzelfde lid stelt vast dat er inderdaad een serieuze achterstand is in verband met de hernieuwing van het wagenpark.

Minister Steve Stevaert repliceert de heer Dirk Holemans dat er inderdaad tijdens de begrotingsronde binnen de Vlaamse regering afspraken werden gemaakt omtrent de verlenging van de beheersovereenkomst van De Lijn. De minister wenst toch te benadrukken dat men nu bezig is met de bespreking van de evaluatie van een beheersovereenkomst. Het gaat niet over de bespreking van een jaarverslag van de lopende beheersovereenkomst. Hij verwijst naar de doelstelling om jaarlijks 2 kilometer bijkomend spoor aan te leggen. Deze doelstelling was in 1997 zeer ambitieus. Nu is dat inderdaad veel minder ambitieus.

Een van de kernvragen is hoe men de nieuwe beheersovereenkomst van de Lijn kadert in de operatie “beter bestuurlijk beleid”. En in tweede orde hoelang de duurtijd van deze nieuwe beheersovereenkomst is. Vanuit het oogpunt van goed beheer zou de beheersovereenkomst een looptijd van 7 jaar hebben. Vanuit democratisch oogpunt is het niet correct om de duurtijd op 7 jaar vast te pinnen maar de looptijd te aligneren met de duur van een legislatuur. Concreet zou dit betekenen dat de nieuwe overeenkomst slechts een duur van 2 jaar heeft. De minister kan zich wel inbeelden dat De Lijn zelf vragende partij is voor een overeenkomst met een langere looptijd. Dat is het spanningsveld waarover een keuze moet worden gemaakt.

In verband met de problematiek van de doorstroming is de minister op basis van informatie van de experts van oordeel dat er nood is aan gedetailleerde reizigersinformatie, waardoor er echter niet té veel tijd wordt verloren.

Minister Steve Stevaert benadrukt dat zowel het aantal reizigers drastisch gestegen is alsook de inkomsten. De minister verklaart dat iedereen van

oordeel was dat de inkomsten drastisch zouden dalen ingevolge het systeem van de derde betaler. Nu blijkt dat deze inkomsten niet dalen omdat er nieuwe gebruikers komen die wel betalen en nieuwe gebruikers die gratis rijden. Daarenboven krijgt De Lijn via het systeem van derde betaler inkomsten van steden en gemeenten maar ook ter vervanging van haar inkomsten een extra financiering van de Vlaamse overheid. Een optelsom van deze posten leert dat de VVM stijgende inkomsten heeft, wat betekent dat er door die extra middelen meer inzet van personeel mogelijk is.

De heer Dirk Holemans repliceert dat de minister in het verleden steeds gesteld heeft dat door het gratis maken van de bus voor bepaalde categorieën de inkomsten stijgen omdat er meer mensen globaal gezien de bus en de tram nemen. Op pagina 10 van het rapport staat echter te lezen dat ondanks die inkomsten van de mensen die extra op de bus stappen en ook de tussenkomsten van de gemeenten, de vervoerontvangsten van de VVM globaal dalen. De minister stelt nu dat als men de extra dotatie van het Vlaams Gewest daarbij telt, de globale inkomsten gestegen zijn. Dat is vanzelfsprekend een veel genuanceerder weergave van het verhaal omtrent de inkomsten. In het verleden heeft de minister het in de media nooit over die nuancering gehad. Uiteindelijk is het vrij duidelijk dat de globale inkomsten gedaald zijn ondanks de extrareizigers en ondanks de tussenkomsten van de gemeenten. Het is enkel aan de dotatie van het Vlaams Gewest te danken dat de inkomsten in globo stijgen.

De minister verklaart dat dit logisch is, anders was er geen extra enveloppe van de overheid nodig om de dalende inkomsten te compenseren. Er is een overschot : De Lijn verdient aan deze enveloppe.

De heer Carl Decaluwe stelt een gebrek aan performantie vast. Er zijn geen recente cijfers vrijgegeven omtrent de evolutie van het aantal reizigers. Het lid maakt zich sterk dat als men de groep “gratis openbaar vervoer” aftrekt, men hoogstens een stagnatie – eerder een lichte daling – zou vaststellen van het aantal reizigers. Er moet duidelijkheid zijn over het aantal reizigers gedifferentieerd naar inkomsten toe, ook het systeem van de derde betaler moet in rekening worden gebracht maar men moet ook de eerlijkheid hebben om te stellen dat er een stuk overheidsgeld inzigt. De heer Carl Decaluwe besluit dat de grote stijging van het aantal reizigers louter te wijten is aan het gratis karakter.

De heer André Denys wenst een verduidelijking van de passage in het rapport waar vermeld wordt

dat "het aantal reizigers in 2000 t.o.v. van 1999 gestegen is met 7,7% terwijl de inkomsten (in datzelfde jaar) gedaald zijn met 3,5% (t.o.v. 1999). De zuivere inkomsten (zonder dotatie van het Vlaams Gewest) zijn dus gedaald in 2000 terwijl deze daling gepaard gaat met een stijging van het aantal reizigers. Hij vraagt of deze analyse correct is.

Minister Steve Stevaert verklaart dat er binnen de Vlaamse regering afgesproken werd dat voor dalende inkomsten (als men de tarieven verlaagt, als men voor bepaalde groepen het openbaar vervoer gratis maakt) de Vlaamse regering optreedt als derde betaler. Het gaat in totaal over een bedrag van 850 miljoen BEF op vlak van tarieven. De minister stelt dat als men deze 850 miljoen BEF bij de zuivere inkomsten van de VVM telt, de globale ontvangsten stijgen omwille van de tarifaire maatregelen. Men moet daarenboven deze dotatie van 850 miljoen BEF analyseren om te onderzoeken welk percentage naar Buzzy-abonnementen en gratis openbaar vervoer gaat. De minister concludeert dat zijn stelling correct is : door tariefmaatregelen zijn de ontvangsten van de VVM gestegen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij graag een opsplitsing zou zien naar doelmatigheid van de besteding van de middelen. Hij verwijst terzake ook naar de opmerkingen van de Inspecteur van Financiën omtrent de basismobiliteit en i.c. de dekkinggraad (4%) van de belbussen. Hij wenst trouwens vergelijkbare cijfers over het dekkingpercentage. Deze cijfers in dit document corresponderen niet met de cijfers die tijdens de begrotingsbesprekingen 2002 aan de orde waren.

De heer André Denys wenst in dit verband basisgegevens te vernemen omtrent de dotatie van het Vlaams Gewest (in 1997) in verband met tariefmaatregelen. De minister repliceert dat er in 1997 geen tariefmaatregelen waren. De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat ook het derdebetalerssysteem de facto neerkomt op een verkapte dotatie. De heer André Denys stelt vast dat men in 1997 met 214 miljoen reizigers bijna evenveel ontvangsten had dan in 2000 met 240 miljoen reizigers.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer resumeert dat door de formule gratis openbaar vervoer en bepaalde tarifaire tegemoetkomingen aan bepaalde groepen het globaal aantal reizigers gestegen is. Het systeem van de derde betaler omvat zowel tussenkomsten van steden, gemeenten en bepaalde bedrijven maar ook de Vlaamse overheid. Op deze manier zijn de globale inkomsten van De Lijn inderdaad gestegen maar daardoor is ook de dotatie aan De Lijn gestegen. Een deel van deze dotatie is

bovendien een systeem van derde betaler. Concluderend zijn de inkomsten van De Lijn weliswaar gestegen maar niet in functie van het aantal reizigers. De inkomsten stijgen dus omdat de Vlaamse overheid meer geld geeft voor gratis openbaar vervoer.

De minister is het eens met die conclusie maar nuanceert dat er ook goedkopere tarieven zijn. Hij verklaart nogmaals dat die dotatie van 850 miljoen BEF niet volledig opgebruikt wordt.

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat men met de tariefmaatregelen (205 miljoen BEF) in 2000 op dezelfde som als in 1999 uitkomt. De conclusie is dat gratis openbaar vervoer aan bepaalde groepen niet tot het resultaat leidt dat andere groepen meer gebruik gaan maken van openbaar vervoer.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verduidelijkt dat gehandicapten vroeger wel betaalden, nu niet meer, een deel wordt betaald door het Vlaams Fonds, een ander deel wordt gecompenseerd door de dotatie van het Vlaams Gewest aan De Lijn. Als de dotatie van de Vlaamse overheid echter niet stijgt, rijzen er wel problemen.

De heer André Denys is van oordeel dat in het kader van een evaluatie van een beheerscontract de vraag dient gesteld wat de overheid betaalt en terugkrijgt daarvoor. Deze oefening moet echter in zijn meest zuivere vorm worden gemaakt zonder dat de dotatie daarbij in rekening wordt genomen. Hij is het eens dat men door de tarievenpolitiek meer reizigers bereikt maar daar hangt een kostprijs aan die neerkomt op een negatieve evolutie.

De heer Carl Decaluwe herhaalt nogmaals dat zijn fractie inzicht wenst in de cijfers : de objectiviteit met het oog op interpretatie daarvan. Naar de toekomst toe wenst hij in het kader van het mobiliteitsdebat een doelmatigheidsanalyse van de middelen van De Lijn ; in tweede orde een debat over de vraag in hoeverre De Lijn in het kader van vervoersarmoede haar sociale functie vervult. Nu geeft het huidig beschikbare cijfermateriaal geen enkel inzicht in die problematiek. Er was de lineaire maatregel van het gratis openbaar vervoer voor 65+ : de doelmatigheid en de efficiëntie van die maatregel moet onderzocht worden. Hij pleit opnieuw voor een efficiënt inzetten van de middelen en een doelmatigheidsanalyse.

Minister Steve Stevaert verklaart dat er inzake de afbakening van de stedelijke gebieden overleg is met de minister van ruimtelijke ordening.

De minister engageert zich dat hij de schuldpositie (de thesaurie) van de Lijn ter beschikking van de leden van de Commissie zal stellen.

De minister verklaart dat hij ook geïnteresseerd is in de verhouding tussen De Lijn en NV Streep. De heer Carl Decaluwe vraagt of de minister weet heeft dat de heer De Velder aandeelhouder is bij NV Streep.

Wat de doorstromingsproblemen in Vlaanderen betreft, is er geen nood aan een samenwerkingsakkoord maar moeten we tot oplossingen komen.

Wat de uitvoeringsbesluiten van het decreet basis-mobiliteit betreft, verklaart minister Steve Stevaert dat deze in de pijplijn zitten.

De minister herhaalt nogmaals dat de cruciale vraag is of de nieuwe beheersovereenkomst een looptijd van 7 jaar dan wel van slechts 2 jaar (legislatuurgebonden) heeft.

De heer Jul Van Aperen wenst dieper in te gaan op de problematiek van het cijfermateriaal omtrent het aantal reizigers dat door De Lijn vervoerd wordt. Enerzijds is er het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers dat een stuk sociale mobiliteit heeft gecreëerd. Anderzijds zou het lid graag cijfers hebben omtrent het aantal reizigers dat de “modal split” heeft gewijzigd (dat een andere vervoermodus heeft gekozen). Het zou uiterst interessant zijn daaromtrent cijfers te hebben : indien men cijfermateriaal heeft over deze categorie kan men ook de resultaten van de investeringen in het openbaar vervoer meten. Het lid pleit voor codering van reizigersgegevens op een chipkaart.

De minister stelt dat dit een bijzonder moeilijke zaak is. Mogelijks vertrekt deze vraag naar cijfermateriaal vanuit een foute analyse. Openbaar vervoer is immers niet dé oplossing van het fileprobleem. Het kan een gunstige invloed hebben. De minister verwijst naar de stapsteentheorie. In landelijk gebied wordt men niet geconfronteerd met de fileproblematiek. Dan zou men vanuit deze hypothese kunnen stellen dat openbaar vervoer er minder belangrijk is, maar dan zou juist daar een fileprobleem kunnen ontstaan. De minister stelt vast dat de discussie steeds toegespitst werd op de kostendekking. Dat was steeds een cruciaal element wat gemaakt heeft dat het openbaar vervoer in dit land “gedowncycled” werd. Er is bovendien een misvatting omtrent de mobiliteit van de 65-plussers. Een aantal 65-plussers doen zeker sociale verplaatsingen maar een aantal deden dezelfde verplaatsingen met de wagen. De minister wenst ook

de discussie aan te gaan over wat zinvolle en niet-zinvolle verplaatsingen zijn. De file bestaat meer en meer uit componenten die geen uitstaans hebben met het klassieke woon-werkverkeer. De minister vindt het een goede zaak dat men zoveel mogelijk reizigersinformatie zou verzamelen. Dit kan een stuk via het ontwaardingssysteem maar ander grondiger onderzoek is nodig.

De heer Ludwig Caluwé constateert dat over de laatste drie jaar De Lijn een totale stijging van 16 miljard BEF aan uitgaven kent. Er zijn een aantal redenen om een deel van de stijging van de middelen voor De Lijn die daarmee gepaard gaan, te besteden aan monitoring : om exact wetenschappelijk vast te stellen of de doelstellingen die met deze uitgaven gebeuren, bereikt worden met de uitgaven. Hij is zich terdege ervan bewust dat congestie en filebestrijding niet enkel via het openbaar vervoer dienen te gebeuren maar hij neemt toch wel aan dat het één van de doelstellingen is. Het lid pleit ervoor dat er degelijk studiewerk gebeurt om te onderzoeken of door de grote stijging van de middelen de doelstellingen worden bereikt.

De minister verklaart dat er een aantal studies lopende zijn maar dat de informatie niet verfijnd genoeg is om nu al uitspraken te doen.

De heer Dirk Holemans verklaart dat we het warm water niet moeten uitvinden. Hij weet dat men in Gent in het Sint-Pietersstation perfecte gegevens heeft omtrent de modal split. Er is terzake veel enquêtering gebeurd en er zijn veel gegevens beschikbaar. Op een aantal belangrijke lokaties in Vlaanderen zijn dus gegevens omtrent de modal split beschikbaar.

Hetzelfde lid is van oordeel dat men moet opletten met verschillende doelstellingen (verkeersveiligheid en filebestrijding/ autokilometers uitsparen) uit het mobiliteitsbeleid tegen mekaar uit te spelen. Hij is gekant tegen een zwartwitbenadering en pleit voor een combinatie van een aantal doelstellingen. Het lid is dan ook benieuwd welke ambities de minister in de nieuwe beheersovereenkomst wenst naar voren te schuiven.

Minister Steve Stevaert verklaart dat er geen tegenstrijd is. In de stad is er inderdaad nood aan een veel hogere frequentie en veel breder tijdsvenster om het centrum van het spinnweb te ontlasten. Maar ook aan de uiteinden van het web – in het landelijk gebied – zijn er goede verbindingen via het openbaar vervoer nodig om te beletten dat er naar het centrum met de auto wordt gereden. De heer Dirk Holemans is het daarmee eens op voor-

waarde dat er effectief alternatieven op vlak van het openbaar vervoer voorhanden zijn.

Voor de heer Jul Van Aperen heeft het openbaar vervoer drie functies : er is de sociale functie, de mobiliteitsfunctie en de verkeersveiligheidsfunctie. De overheid moet afwegen of er voldoende, té weinig of té veel wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Als liberaal is de heer Jul Van Aperen van oordeel dat het individu zelf beslist welk vervoermiddel hij wenst te gebruiken. De overheid mag niet in zijn plaats treden. Het is wel de taak van de overheid om te zorgen voor voldoende kwaliteitsvolle alternatieven om het individu aan te sturen zoveel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat in de evaluatiebundel een diploma zit dat De Lijn toegekend kreeg : De Lijn heeft de eerste “UITP Regional Transport Award” behaald. Dit wijst erop dat De Lijn het al bij al toch niet zo slecht doet. Hij stelt vast dat de CD&V-fractie voortdurend aandringt op het meetbaar maken van prestaties van De Lijn in functie van doelstellingen die de overheid heeft opgedragen. Vermits het echter geen eenvoudige zaak is om al deze zaken te meten, houdt hij een pleidooi voor een benchmarking ten overstaan van andere Europese regionale vervoersmaatschappijen. Het lid stelt vast dat er voortdurend kritiek is op de prestaties van de NMBS, maar in de praktijk blijkt nu dat de Nederlandse Spoorwegen die enkele jaren terug model stonden, in verhouding tot de NMBS veel slechter presteren. Nochtans werd de indruk gewekt dat de Belgische Spoorwegen tot de slechtst presterende spoorwegmaatschappijen van Europa gerekend werden. De heer Robert Voorhamme pleit er daarom voor om een benchmarking te doen in een internationale context en een beoordeling (van De Lijn) niet te beperken tot een loutere evaluatie van de uitgezette normen. Er moet onderzocht worden (in het kader van een benchmarking) of de normen realistisch zijn.

De heer André Denys benadrukt dat de essentie van het debat een evaluatie van de beheersovereenkomst moet zijn los van internationale vergelijkingen. De fundamentele vraag is hoe een beheersovereenkomst eruit moet zien. In een beheerscontract moeten instrumenten en meetbare doelstellingen vastgelegd worden. Een parlement kan pas terdege controle uitoefenen als de resultaten meetbaar zijn.

De heer André Denys pleit in het kader van de bestuurlijke hervorming voor het scheppen van een

algemeen kader voor een beheersovereenkomst. Hij verwijst naar een vroegere bespreking in de Subcommissie voor Financiën omtrent de principes van een beheersovereenkomst. Maar de heer André Denys mist een algemeen kader : als hij de beheersovereenkomst van de VRT en deze van De Lijn naast mekaar legt, mist hij een algemene visie en kader met een aantal vaste elementen zoals resultaatmeting en doelmatigheidscontrole.

Voor De Lijn ziet de heer André Denys schematisch twee duidelijke componenten. Er is enerzijds de tarievenpolitiek als instrument om meer reizigers te bereiken en anderzijds is er de investeringspolitiek. In het regeerakkoord zijn deze twee lijnen (investeren en tarieven) ingeschreven. In het kader van een parlementaire controle moet de doelmatigheid van dit tweesporenbeleid afgewogen worden. De doelmatigheid moet via een evaluatie van een beheersovereenkomst kunnen gemeten worden. Deze aanpak moet gelden voor alle EVA's maar dit vergt een vast stramien om meetbare resultaten te krijgen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij het volmondig eens is met de teneur van de tussenkomst van de heer André Denys. Hij sluit zich aan bij diens voorstel om te werken naar een vast stramien voor beheersovereenkomsten. De VRT gaat trouwens in die richting. Hij verklaart geen voorstander te zijn voor een nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn met een looptijd van zeven jaar. Met de ervaring van de VRT in het achterhoofd pleit de heer Carl Decaluwe voor een experiment in de vorm van een beheerscontract met beperkte duur om te leren hoe een beheerscontract er dient uit te zien in de toekomst. Dan kan er bijgestuurd worden naar een nieuwe beheersovereenkomst die echter niet een duurtijd van zeven jaar kan hebben.

De heer André Denys vindt het eveneens aangewezen dat nu gestart wordt met een beheerscontract met een looptijd van twee jaar om nadien een beheerscontract met een langere duurtijd af te sluiten.

Minister Steve Stevaert stelt vast dat een aantal parlementsleden en fracties pleiten voor een beheerscontract met een looptijd van twee jaar. Er stelt zich evenwel een probleem omdat in het decreet van De Lijn sprake is van een looptijd van vijf jaar. De minister is voorstander om nu op een correcte manier twee jaar te overbruggen en dan bij het begin van de nieuwe legislatuur een beheerscontract af te sluiten voor een periode van vijf jaar die in de toekomst samenvalt met de legislatuur van het parlement.

De minister is het eens met het voorstel om in een eerste fase voor De Lijn een beheersovereenkomst af te sluiten voor een korte looptijd en proef te draaien met het opstellen van objectieve meetindicatoren en de nieuwe constellatie van bestuurlijk beleid. De minister is het principieel wel eens dat alles moet gemeten worden maar hij waarschuwt voor voorbarige politieke conclusies vanuit een ideologisch carcan. In het buitenland heeft hij veel ideologische uitspraken vastgesteld die soms geleid hebben tot vormen van destabilisatie. Zo hebben het Deense en het Engelse model moeilijkheden gekregen ; ook de modellen waar de overheid nog alle touwtjes in handen houdt, hebben het moeilijk.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vindt het logisch dat in de toekomst de duurtijd van de beheersovereenkomst van De Lijn gekoppeld wordt aan de legislatuur. Concreet stelt zij voor dat er nu een korte beheersovereenkomst met een looptijd tot 2003-2004 wordt afgesloten. Deze beheersovereenkomst dient een voorafspiegeling te zijn van de volgende beheersovereenkomst. Zij is van oordeel dat de huidige verlenging van de lopende beheersovereenkomst decretaal dient geregeld te worden. De medewerker van de minister specificeert dat het decreet stelt dat de beheersovereenkomst een looptijd heeft van minimum vijf jaar en dat bij ontstentenis van een nieuwe beheersovereenkomst de huidige beheersovereenkomst verlengd wordt. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt wel voor dat het afsluiten van een nieuwe beheersovereenkomst met beperkte duur decretaal moet worden geregeld.

In verband met de aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst van de VVM herhaalt mevrouw Wivina Demeester-De Meyer de vijf aanbevelingen die in de nota worden aangereikt. Zij sluit zich aan bij deze aanbevelingen en vraagt extra aandacht voor incentives voor bijzondere realisaties bovenop de geformuleerde jaardoelstellingen en dringt aan op beheersinformatie omtrent reizigers en verplaatsingsgedrag.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is van oordeel dat indien het parlement een zekere inbreng wenst te hebben in de nieuw af te sluiten beheersovereenkomst van De Lijn (2002-2004), er richtlijnen en aanbevelingen vanuit het Vlaams Parlement in de vorm van een resolutie dienen geformuleerd te worden naar de regering die de beheersovereenkomst onderhandelt en afsluit. Zij dringt aan dat er ook nog een debat in deze commissie wordt georganiseerd met vertegenwoordigers van De Lijn, ook al omdat er vragen werden geformuleerd waarop geen antwoord werd verstrekt en om

de leden van deze commissie toe te laten een zin-nig debat te houden.

De heer Dirk Holemans is van oordeel dat De Lijn ingevolge het decreet basismobiliteit jaarlijks een uitvoerig rapport moet ter beschikking stellen. Hij vraagt naar de timing daarvan en vraagt recent cijfermateriaal.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verwijst naar artikel 14 van het decreet basismobiliteit waar sprake is van het jaarlijkse evaluatie- en voortgangsrapport dat De Lijn neerlegt bij de Vlaamse regering en nadien het Vlaams Parlement. Uit de lezing blijkt dat dit rapport in essentie betrekking heeft op de basismobiliteit.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer herhaalt haar voorstel om De Lijn uit te nodigen. De fracties worden uitgenodigd om concrete vragen te formuleren die als uitgangspunt zullen dienen voor een gedachtewisseling met de vertegenwoordigers van De Lijn. Op basis van deze besprekingen kan dan nadien een resolutie worden uitgewerkt.

Minister Steve Stevaert stelt voor om deze gedachtewisseling met de Lijn te organiseren op het ogenblik dat alle informatie over 2001 beschikbaar is.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat er ingevolge het decreet basismobiliteit reeds heel wat informatie door De Lijn verstrekt wordt die eigenlijk in essentie met het wezen en de werking van De Lijn te maken heeft. Hij vraagt zich af welke bijkomende informatie het parlement dan nog nodig heeft. Het lid dringt aan dat men bij De Lijn enkel informatie opvraagt die niet in het kader van het decreet basismobiliteit verstrekt wordt.

De commissie beslist dat de fracties zal verzocht worden om binnen een tijdsperiode van twee weken een aantal gerichte vragen te formuleren die aan De Lijn zullen worden overgemaakt met het oog op een gedachtewisseling in commissie met vertegenwoordigers van De Lijn.

III. Tweede bespreking (26 maart 2002) – hoorzitting met de ambtelijke top van De Lijn over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst en aandachtspunten en aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : De vergadering van vandaag is een vorm van hoorzitting, maar de minister en zijn medewerkers blijven de hele tijd aanwezig. We verwelkomen mevrouw Lie-

ten, de nieuwe directeur-generaal van De Lijn. Zij zal antwoorden op de vele vragen die de commissieleden haar hebben gesteld.

Mevrouw Ingrid Lieten : Vooreerst wil ik de leden van deze commissie bedanken voor de uitnodiging. Zo kan ik de evaluatie toelichten die de administratie heeft gemaakt van de beheersovereenkomst 2000 tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM). Ik zal ook antwoorden op de vragen die naar aanleiding daarvan zijn gerezen.

Ik zal mijn antwoorden per thema groeperen en daarbij zal ik aanduiden op welke specifieke vragen de antwoorden betrekking hebben.

In de vragen heb ik volgende thema's onderkend : het gebruik van de beheersovereenkomst als instrument om wederzijdse engagementen te beschrijven en beoordelen ; het aanbod van De Lijn en de invoering van de basismobiliteit en het netmanagement in het bijzonder ; de transparantie inzake de aanwending van de door het Vlaams Parlement ter beschikking gestelde middelen, de beheersinformatie en de financiën van De Lijn ; de reizigersinformatie en de verhouding tussen De Lijn en haar klanten in het algemeen ; het gevoerde tarievenbeleid ; het organisatiemodel van het Vlaamse openbaar vervoer, met name de samenwerking tussen openbare en private sector en tenslotte enkele specifieke vragen over onder meer de verhouding tussen de activiteiten van De Lijn en het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

Het spreekt vanzelf dat De Lijn zich in deze discussie volledig inschrijft in de gedachtegang die door het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering wordt ontwikkeld in het kader van het Beter Bestuurlijk Beleid (BBB).

De Lijn was de eerste Vlaamse openbare instelling die een beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid heeft kunnen afsluiten. Die overeenkomst kende – zoals uit de evaluatie door de administratie is gebleken – ongetwijfeld haar voordelen én beperkingen.

In elk geval heeft ze ons en de Vlaamse regering toegelaten ervaring op te doen met dit instrument en lessen te trekken met het oog op een nieuwe overeenkomst. De inzichten in het kader van het BBB en die geformuleerd door het Rekenhof, zullen ons helpen dit instrument te verfijnen en de lessen uit het verleden ook in een nieuwe overeenkomst te vertalen.

Eén van de sterke punten van de beheersovereenkomst, die nu wordt geëvalueerd, is dat ze een duidelijke beoordelingsprocedure omvat. Als antwoord op vraag 1 van de CD&V-fractie verwijs ik dan ook naar de afspraken over een strikt opvolgingsschema voor de beoordeling van de overeenkomst.

Dat schema, bijlage A in de bundel, is opgemaakt op basis van de elementen die opgenomen zijn in de beheersovereenkomst. In de maand mei legt De Lijn jaarlijks een zelfevaluatie voor aan haar raad van bestuur. Die evaluatie wordt voor 15 juni overgemaakt aan de administratie Wegen en Verkeer van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Ook voor het jaar 2001 zal deze procedure strikt worden gevolgd.

Diverse fracties hebben vragen gesteld over de sanctionering – positief of negatief – van de prestaties die in de beheersovereenkomst zijn afgesproken.

Over deze complexe materie is er voortdurend overleg tussen de minister en De Lijn. Het gaat hier zowel om de bepaling van de einddoelstellingen als om de evalueerbaarheid van de geleverde inspanningen.

Vraag 2 van de CD&V-fractie stelt de netnormering bij De Lijn aan de orde. Dat is wat ik zonet de bepaling van de einddoelstellingen noemde. De gedachte achter die netnormering was dat er objectieve maatstaven moesten komen voor de verdeling van de middelen over het Vlaamse grondgebied en over de exploitatie-entiteiten van De Lijn.

Een louter mathematische benadering van deze netnormering, los van de reële behoeften, zou een reeks onbedoelde neveneffecten hebben en zou leiden tot een vorm van schijnobjectiviteit.

Op termijn zouden er meer middelen nodig zijn om het bedieningsniveau in de verschillende entiteiten op te trekken tot het niveau van de zogenaamde beste. Indien men bijvoorbeeld het aanbod in kilometers per inwoner als norm hanteert en indien er nergens aanbod wordt geschrapt, zou het totale aanbod met meer dan twintig procent moeten stijgen.

Het netmanagement, zoals omschreven in het decreet inzake het Personenvervoer, lijkt ons een veel betere benadering te bieden. Dat impliceert dat criteria worden vastgelegd om de aanwending van de middelen en de uitbouw van het aanbod objectief te richten.

Deze criteria worden opgesteld door De Lijn en goedgekeurd door de Vlaamse regering. Enerzijds zal dit gebeuren in functie van de normen inzake basismobiliteit. Die zullen over het hele Vlaamse grondgebied de logica van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) volgen. Anderzijds zal de vraag bepalend zijn voor de aan te bieden verbindingen en bedieningsniveaus en de te bedienen attractiepolen.

Dit zal vanzelf resulteren in een inhoudelijk onderbouwde, objectieve verdeling van de inspanningen. Hiermee hoop ik ook te hebben geantwoord op de bekommernis die spreekt uit vraag 1 van de VLD-fractie.

Een door alle fracties gedeelde bekommernis is het opnemen van resultaatverbintenissen en de bijhorende sancties in de beheersovereenkomst. Daarvan getuigt bijvoorbeeld vraag 1.2 van Agalev.

In dat verband zou ik willen wijzen op de bijzondere context waarbinnen een openbare instelling als De Lijn opereert. Voor het succes van haar activiteiten is De Lijn sterk afhankelijk van externe factoren. Daarmee bedoelen we niet het beleid van de voogdijminister of de mogelijkheden geboden door de begroting, wel de grote afhankelijkheid van de medewerking van externe partners, onder meer de wegbeheerders. Ook de andere bestuurlijke niveaus voeren een mobiliteitsbeleid en dat beïnvloedt onze mogelijkheden om de vooropgestelde doelen te behalen.

Daarnaast spelen ook nog invloeden van algemene conjunctuur, marktmechanismen, Europese beleidsinvloeden en het fiscale beleid van de federale overheid. Bij de beoordeling van de resultaten van De Lijn, dient men bijgevolg rekening te houden met deze externe effecten, die zowel positief als negatief kunnen zijn.

Op welbepaalde gebieden zal De Lijn zich dus kunnen engageren tot het nakomen van een aantal principesnormen, bijvoorbeeld inzake basismobiliteit en netmanagement. Maar noodgedwongen zullen de door De Lijn aangegane engagementen veeleer middelenverbintenissen zijn dan resultaatverbintenissen. Voor de beoordeling ervan worden wel vastomlijnde procedures gevolgd.

Een externe auditor adviseert jaarlijks ieder nieuw project basismobiliteit en elk lopend project op basis van de aanbevelingen van de Openbaar Vervoercommissie. Centraal staat het bereiken van de doelstelling inzake het aanbod en het doeltreffend inzetten van de middelen. Uiteraard speelt ook de

Inspectie van Financiën hierbij de haar toevertrouwde waakhondrol. Het door dit Parlement ingestelde instrument van het netmanagement laat De Lijn toe om haar lijnvoering op een gefaseerde en adequate manier af te stemmen op twee doelen.

Naast het uitvoeren van de principes van de basismobiliteit, dus de sociale functie van het openbaar vervoer, beoogt het netmanagement ook de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer. Daarbij moet men maximaal tegemoet komen aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. Hier speelt dus de maatschappelijke, meer bepaald de mobiliteitsfunctie van het openbaar vervoer.

Graag wijs ik er bovendien op dat ook in het kader van de mobiliteitsconvenants – een beleidsinstrument dat decretaal is onderbouwd – evaluatieprocedures zijn ingebouwd, die garant moeten staan voor de doelmatige en doeltreffende aanwending van de door de overheid ter beschikking gestelde middelen.

Antwoordend op de vragen 1.2 en 1.3bis van Agalev wijs ik erop dat het opleggen van doelstellingen aan de hand van meetbare indicatoren op een objectieve manier moet gebeuren. Dit impliceert dat de parameters ook op een wetenschappelijk verantwoorde wijze kunnen verzameld worden, controleerbaar zijn en niet voor interpretatie vatbaar. Rekening houdend met wat ik al zegde over externe factoren, moeten De Lijn en de Vlaamse overheid hier voort aan werken, of het nu is in de context van de nieuwe beheersovereenkomst, van de uitvoeringsbesluiten bij de door dit Parlement gestemde decreten of bij de specifieke evaluatieprocedures voor individuele projecten.

Een belangrijk punt bij de evaluatie van doelstellingen, betreft de regelmatige rapportering. Ik heb in mijn inleiding al gewezen op de procedures die daarvoor in de bestaande beheersovereenkomst zijn afgesproken. Een nieuw element vormt ongetwijfeld het aparte uitvoeringsbesluit over rapportering bij het decreet Basismobiliteit dat op dit ogenblik wordt voorbereid. Dat zal er uiteindelijk toe leiden dat het Jaarverslag van De Lijn een nog beter gestoffeerd document wordt. De basiselementen waarover moet gerapporteerd worden hebt u trouwens in het decreet zelf vastgelegd.

Artikel 14 van het decreet bepaalt dat De Lijn jaarlijks, voor 31 maart, een evaluatie- en voortgangsrapport over het voorgaande jaar zal opmaken, dat minimaal de volgende onderdelen zal omvatten : de mate waarin de basismobiliteit reeds

werd gerealiseerd ; de projecten inzake extra exploitatie, die in het voorbije jaar werden opgestart met basismobiliteit als doel ; een overzicht van de investeringen van het voorbije jaar, waarvoor de middelen definitief werden vastgelegd ; een indicatief exploitatieprogramma voor de volgende drie jaar ; een indicatief investeringsprogramma voor de volgende drie jaar ; een overzicht van de klachten, in uitvoering van artikel 6, § 3, met vermelding van het gevolg dat er aan werd gegeven.

Zoals gezegd zal de Vlaamse regering de opmaak van deze rapportering in een uitvoeringsbesluit nader omschrijven en zal ze de gevolgen bepalen, verbonden aan de evaluatie van dit rapport. De Vlaamse regering, zo staat in het decreet, zal dit rapport jaarlijks voor 30 juni overmaken aan het Vlaams Parlement.

Hiermee heb ik, naar mijn mening, verder een antwoord gegeven op vragen 1 en 3 van de VLD-fractie en de vragen 1.2 en 1.3 bis van Agalev.

CD&V stelt in vraag 22 de relevantie van het jaar 1997, het beginjaar van de beheersovereenkomst, als ijkpunt aan de orde. Het referentiejaar van de beheersovereenkomst blijft bruikbaar omdat bijvoorbeeld de kilometers van bijkomende bedieningen in het kader van convenants en basismobiliteit jaar per jaar worden berekend. Er kan dus altijd teruggerekend worden.

Maar zoals reeds gezegd, is het aantal kilometers te beperkt als indicator. Het aantal kilometers is helemaal niet lineair gerelateerd aan de beschikbare middelen. Verschillen in commerciële snelheid en soort tractie maken bijvoorbeeld dat de ene kilometer een veelvoud kost van een andere kilometer.

Het spreekt tenslotte vanzelf, zoals bijvoorbeeld vermeld in vragen 7 en 19 van CD&V, dat vooraf afgesproken sancties mogelijk zijn, als een van de betrokken partijen haar engagementen niet eerbiedigt.

Wel wil ik wijzen op de mogelijke negatieve effecten die louter negatieve sancties voor het openbaar vervoer kunnen hebben. Het is geen goed idee dat financiële sancties worden opgelegd aan De Lijn als de doelstellingen inzake aanbod niet worden gehaald. Minder geld voor De Lijn betekent gewoon minder geld voor de dienstverlening die De Lijn kan bieden. Niet De Lijn maar de klant is daarvan de eerste dupe. Uiteraard moet het niet halen van doelstellingen, waar nodig, rechtstreeks kunnen leiden tot het bijsturen van processen.

Dat wil helemaal niet zeggen dat ik of mijn collega's uit het management van De Lijn hun verant-

woordelijkheid willen ontlopen. Wij zijn enkel tegen blinde ingrepen op de dotatie. Sancties kunnen beter op een weloverwogen en af te spreken manier gezocht worden door responsabilisering van het management van het extern verzelfstandigd agentschap, dat we in het kader van het Beter Bestuurlijk Beleid hopen te worden. De directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal bekleeden trouwens al een mandaatfunctie van zes jaar. Bij het hogere kader van De Lijn wordt gewerkt met variabele weddesystemen en evaluatieprocedures.

Ik zal nog antwoorden op twee vragen van de Agalev-fractie, onder meer vraag 1.1 over een dynamische beheersovereenkomst. Die beheersovereenkomst is slechts één element in een complexe en sterk interactieve planningscyclus van De Lijn. Slide 1 stelt het schema voor van het Strategisch Planningsproces dat De Lijn in het kader van de Corporate Governance volgt.

Uitgangspunt van het proces vormen – conform het primaat van de politiek, zoals omschreven in het Beter Bestuurlijk Beleid – de beleidsdocumenten op het niveau boven dat van De Lijn : de regeringsverklaring, de beleidsnota's, de decreten ; de beleidsbrieven en binnenkort ook het richtinggevend Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zij geven de doelstellingen, kritische succesfactoren en strategische projecten aan voor het strategisch plan van De Lijn.

Dat plan wordt op zijn beurt bedrijfsmatig vertaald in interne operationele plannen en jaarlijkse actieplannen. Er is dus reeds sprake van een dynamisch planningsproces. Zoals al aangekondigd, zullen de voorwaarden voor de jaarlijkse rapporten, bovendien in een uitvoeringsdecreet bij het decreet personenvervoer worden vastgelegd.

Ten slotte beantwoord ik vraag 1.6.1 van Agalev over vertragingen als evaluatiecriterium voor de prestaties van De Lijn. Onze kwaliteitsbarometer – een instrument dat buitenlandse vergelijking met vlag en wimpel doorstaat – geeft aan dat alvast onze klanten ons daarop beoordelen. Zij geven stiptheid als een uitermate belangrijk kwaliteitskenmerk aan.

Helaas, in tegenstelling tot de NMBS – die dit criterium in haar beheersovereenkomst hanteert – hebben wij voor onze voertuigen niet overal een eigen bedding. Waren wij maar – zoals de spoorwegen – de enige verantwoordelijke voor onze eigen stiptheid, maar dat zijn we niet.

Uiterekend op dit cruciale punt zijn we afhankelijk van anderen, de wegbeheerders. Wij moeten er uiteraard voor zorgen dat onze trams en bussen op tijd uitrijden. Wat er onderweg gebeurt, ligt vaak niet in onze handen. Wij smeken om een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Niet alleen omdat het onze exploitatie goedkoper zou maken, maar vooral omdat de congestie ook onze klanten vaak veel tijd doet verliezen. Als voorbeeld verwijs ik naar slides 2 en 3 met een berekening van het aantal uren tijdverlies op één van de belangrijkste knelpunten, die we met gedetailleerde metingen hebben berekend.

Bovenop de afspraken die we met de administratie Wegen en Verkeer hebben kunnen maken over verkeerslichtenbeïnvloeding, is er nu een afspraak dat onze objectieve metingen inzake congestiegraad worden meegerekend in de objectieve behoeftebepaling van AWW. Wij hopen dat dit binnenkort tot tastbare infrastructuurmaatregelen leidt en we hopen dat ook de andere wegbeheerders, gemeenten en provincies zullen volgen. Dan ontbreekt enkel nog een goed handhavingsbeleid.

Als niet alleen onze voertuigen, maar ook die van de privé-exploitanten, allemaal met GPS zijn uitgerust, kunnen we gedetailleerd nagaan waar er nog vertragingen zijn en wie daarvoor verantwoordelijk is. Uiteindelijk moet dat ons toelaten onze klanten te bieden wat ze vragen : stiptheid en regelmaat.

Wat de ontwikkeling van het aanbod betreft, verwijs ik hierbij opnieuw naar vraag 2 van CD&V over netnormering. Een deel van die vraag slaat op de implementatie van basismobiliteit. De bedieningstijden liggen vast in het decreet Basismobiliteit zelf. De minimumnormen inzake frequentie, maximale wachttijden en maximale halteafstand zullen worden vastgelegd in een uitvoeringsbesluit.

Deze normen verschillen naargelang het woongebied en gaan uit van de categorisering die wordt gehanteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De hoogste minimumnormen zullen worden voorgeschreven voor het grootstedelijk gebied, de laagste voor buitengebied, intermediaire normen komen er voor kleinstedelijke gebieden, randstedelijke gebieden en voor de regionaal stedelijke gebieden. Op slide 4 staan deze normen.

Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt genomen is uiteraard de bevoegdheid van de Vlaamse regering en niet van De Lijn. Wel is het zo dat De Lijn reeds sinds het jaar 2000 projecten uitvoert, die anticiperen op deze minimumnormen.

Vraag 21 van CD&V gaat over het geld dat nodig zal zijn voor de volledige realisatie van de basismobiliteit. In het ontwerp van nota aan de Vlaamse regering, die hoort bij het uitvoeringsbesluit basismobiliteit, worden de cijfers aangegeven die op slides 5 en 6 staan. Voor de oorspronkelijk gehanteerde normen was voor de invoering van basismobiliteit volgens de minister een budget van ongeveer 121 miljoen euro of 4,8 miljard frank nodig.

Voor de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent zijn – op vraag van dit parlement – in het ontwerp van besluit hogere normen voor bedieningsfrequentie gehanteerd dan oorspronkelijk waren voorgesteld. Het zal gaan over 5 bedieningen per uur in plaats van 4 tijdens de spitsuren, 4 bedieningen per uur in plaats van 3 tijdens de daluren en 3 bedieningen per uur in plaats van 2 tijdens het weekend.

Door de verhoging van die normen moet rekening worden gehouden met een extra exploitatiekost, die eveneens in de ontwerpnota aan de Vlaamse regering wordt aangegeven en die geïllustreerd wordt in de slide 6 over de meerkosten voor de extra bediening in de grootsteden.

De totale financiële kosten voor de invoering van basismobiliteit, met de hogere normen in de grootstedelijke gebieden, bedragen dan 134 miljoen euro of 5,4 miljard frank

In de loop van de beheersovereenkomst heeft De Lijn het aanbod in stedelijk en grootstedelijk gebied beter uitgebouwd. Een belangrijk aspect is de uitbreiding van het tramaanbod. In verband daarmee bevroegen de CD&V-fractie in vraag 6 en Agalev in vraag 1.5.1 de doelmatigheid van de doelstelling van het aanleggen van gemiddeld 2 kilometer spoor per jaar.

Die bepaling heeft het voordeel dat ze inderdaad meetbaar is. Ondanks vaak lang aanslepende procedures heeft De Lijn dit doel met overschot gehaald. Het is ook één van de hoekstenen van ons strategisch ondernemingsplan. Sinds 1997 zijn zowel het politieke klimaat als het maatschappelijk draagvlak voor investeringen in het openbaar vervoer grondig – en gelukkig in positieve zin – gewijzigd.

Zeker in grootstedelijk gebied is de uitbreiding van de tramexploitatie de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem. Talloze voorbeelden uit Frankrijk, maar zelfs in het geliberaliseerde Groot-Brittannië geven aan dat een aantrekkelijk tramvervoer de leefbaarheid van de steden kan verhogen.

De grote investeringskost van de uitbreiding van het tramvervoer, betekent wel dat dergelijke operaties moeten gebaseerd zijn op onderzoek naar de capaciteitsbehoefte. Ongefundeerde avonturen met gemeenschapsgeld zijn misplaatst.

Het besluit om extra tramsporen aan te leggen is dus afhankelijk van een aantal factoren. Elke uitbreiding moet gefundeerd zijn op een objectieve en wetenschappelijke verkeerskundige en kosteneffectieve onderbouwing door de masterplannen, zoals dat voor Antwerpen, of diepgaande studies, zoals de openbaar vervoerstudie regio Gent, die tegen september 2002 wordt gemaakt. Er moet ook maatschappelijke steun zijn. In Antwerpen organiseert men de staten-generaal. In Gent betreft men belangrijke partners zoals de Stad Gent, AWV, de NMBS, de Gentse randgemeenten, het provinciebestuur bij de openbaar vervoerstudie.

Voorts is er de vertaling van dit maatschappelijk draagvlak in de nodige mobiliteitsconvenants. Uiteraard is er de beschikbaarheid van het nodige budget, maar daar durven we van uitgaan met voldoende verantwoording.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Zijn deze budgetten in de verschillende begrotingen opgenomen of is dit alleen een vraag ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Het is een raming die voor de verschillende jaren gemaakt is en tot nog toe volgen we die tot en met begroting 2002.

Een vijfde factor ten slotte is de medewerking van de diverse wegbeheerders en andere nutsbedrijven om de nodige infrastructuurwerken gecoördineerd te kunnen uitvoeren.

Als men in de volgende beheersovereenkomst dus opnieuw een tramspoornorm wil opnemen, moet men er dus van kunnen uitgaan dat deze randvoorwaarden worden ingevuld. Maar we zijn op dat vlak optimistisch en hebben vertrouwen in de medewerking van alle partners. Rekening houdend met de op til staande plannen voor Antwerpen en de resultaten van de openbaar-vervoerstudie regio Gent, kunnen we in de volgende jaren de volgende tramverlengingen voorzien. In Antwerpen is 29 km dubbelspoor gepland voor de volgende 10 jaar en in Gent wordt voorlopig in het kader van de lopende studie in dezelfde periode van 10 jaar 23,3 km dubbelspoor aan prioritaire tramassen vooropgesteld.

In het verlengde van wat De Lijn in de afgelopen jaren heeft gerealiseerd – denk aan de verlenging van de kusttram tot Adinkerke, de recente en heel

succesvolle doortrekking van de tram naar Melsele of het doortrekken van de Gentse Lijn 1 naar Zwijnaarde – worden volgende projecten nu al geïmplementeerd :

Voor Antwerpen is er de tramlijnverlenging van de lijn 3 op de Bredabaan. Met dit project wordt het huidige tramtracé met bijna 3 kilometer enkelspoor uitgebreid. Deze tramlijnverlenging past in het Masterplan Antwerpen, waarin performante tramlijnen worden uitgebouwd tot de eerste gordel van randgemeenten.

In de verdere realisatie van dit Masterplan werd ook reeds een basisrapport opgesteld met betrekking tot de mogelijke verlenging van de tramlijn richting Kontich. Dit rapport wordt momenteel verder onderzocht.

Voor Gent werd de studie met betrekking tot de realisatie van een tramverbinding tussen het station Gent Sint-Pieters en Flanders Expo voltooid en intussen vond ook de toewijzing van de spoor- en wegeniswerken plaats. Deze tramverbinding zal het tramnet van Gent uitbreiden met 4,7 kilometer enkelspoor.

Voor binnenkort worden volgende projecten voorzien :

- Antwerpen – Leien – Uitvoering van de 1e fase ;
- Morsel 1 Boechout – Studie van de doortocht, waarover we nu een goede afspraak met de betrokken gemeenten hebben ;
- Bredabaan Merksem – een project waarvoor we zelfs heel recent met de Stad Antwerpen de nodige goede gesprekken hebben gehad ;
- Kernstad Antwerpen – de heroriëntering van het openbaar vervoer, die volop wordt bestudeerd.

Ook op iets langere termijn hebben we nog een hele reeks tramplannen. Enkele voor het openbaar vervoer dragende plannen voor Gent zijn : Gent naar Lochristi (te bevestigen door de studie die momenteel uitgevoerd wordt en dit najaar wordt voltooid) en Gent naar Merelbeke (door dezelfde studie te bevestigen).

Een reeks ambitieuze maar logische projecten voor de verdere uitbouw van het tramnet in Antwerpen zijn : de studie en uitvoering van de tweede fase voor de Leien ; een tramlijnverlenging richting

Kontich ; een tramlijnverbinding via de Noorderlaan te Antwerpen ; een tramlijnverlenging richting Ekeren ; de Noordelijke lus op Antwerpen Linkeroever ; Antwerpen – van Centraal Station tot Ekeren via Leien en Noorderlaan Antwerpen – van Deurne Schotensteenweg tot Wijnegem Markt ; Antwerpen – van Deurne Silsburg tot Wommelgem centrum ; Antwerpen – van Hoboken Schoonselhof tot Hemiksem Gemeenteplein.

We hebben op dit vlak dus heel wat in petto. Maar nog eens : we doen dat niet alleen. Ik dring dus nog eens aan op vlotte procedures en medewerking van iedereen die hierbij betrokken is. Als we de doelstellingen van het vorige week door dit parlement goedgekeurde Mobiliteitsplan Vlaanderen willen halen, is dat zonder meer nodig.

Aan deze bespreking koppel ik graag mijn antwoord op de andere onderdelen van de vragen 1.5.1 en 1.5.2 van de Agalev-fractie naar de zogenaamde missing links in de grootstedelijke gebieden en de uitbouw van de stadsnetten in de regionaal stedelijke gebieden. In het grootstedelijke gebied gelden specifieke normen inzake basismobiliteit, de meest verregaande van allemaal trouwens. Daar bovenop worden, in het kader van het netmanagement en zoals door dit parlement is beslist, in de grootsteden minstens twee uren extra bedieningstijd voorzien.

Voor het Antwerpse grootstedelijk gebied is De Lijn een actieve partner bij de uitvoering van het Masterplan – goedgekeurd door de Vlaamse regering – en bij de geïntegreerde 'studie Stadsgewest'. De realisaties en plannen inzake tramverlengingen heb ik daarnet uiteengezet. Bovendien vertaalt een verbetering van het openbaar vervoer zich niet alleen in meer kilometers spoor. Net als in Gent is er volop geïnvesteerd – met ettelijke tientallen miljoenen euro – in verhoging van de capaciteit en de kwaliteit. De door de bevolking uitermate positief ontvangen Hermelijntrams zijn daar het toonbeeld van.

Bovenop wat in het Masterplan Antwerpen staat, hebben wij beslist om – op heel korte termijn – een bijkomende studie te laten uitvoeren naar wat misschien inderdaad twee missing links in het huidige onderzoeksmateriaal kunnen genoemd worden : de toekomstige rol van de Singel op het vlak van openbaar vervoer en de functie die de Franklin Rooseveltplaats in de toekomst al dan niet moet spelen. Door die bijkomende studies zullen we in staat zijn voor Antwerpen een coherent streefbeeld op middellange tot lange termijn te presenteren. Hiermee schrijven we ons volledig in, in de richting

die door het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt aangegeven. We investeren mee in het verhelpen aan de grootstedelijke congestieproblematiek. Vooruitkijken doen we met dezelfde bekommernis ook voor Gent.

Voor het Gentse grootstedelijke gebied loopt op dit ogenblik de 'Openbaar Vervoerstudie Gentse Regio' in samenwerking met de stad. Daarin wordt met perspectief 2020 gezocht naar het beste scenario voor de verdere uitbouw van de stamlijnen van het openbaar vervoer en de wijze waarop de rest van het net daarop kan aantakken – onder meer in functie van het leggen van tangentiële verbindingen. Op dit ogenblik zijn de prioritair te verlengen of aan te leggen tramassen geselecteerd en worden een aantal deeltrajecten meer in detail uitgewerkt. Het eindrapport van deze studie komt er dit najaar. Intussen wordt volop gewerkt aan het project Flanders Expo. En we bekijken concreet hoe we op relatief korte termijn in Gent de laatavondbediening kunnen versterken.

In de Vlaamse rand rond het Brussels Hoofdstedelijk gewest werkt De Lijn actief mee aan het tot stand komen van het Gewestelijk Expresnet, mee gevoed met ideeën uit het Vlaams Brabantse BB-net-ontwerp. Meer nog : daar waar al duidelijk is wat onze taak is, wachten we niet op de anderen. Een aantal hoogwaardige GEN-busassen zijn reeds gerealiseerd ; andere staan dit en de volgende jaren mee vooraan in de operationele planning zoals blijkt uit slide 7 over realisaties en plannen GEN-assen

De hele GEN-constructie is in dit ingewikkelde land niet eenvoudig. De Vlaamse regering heeft met haar principebeslissing van 1 maart over de GEN-samenwerking een belangrijke stap vooruit gezet. We vertrouwen erop dat we in dit hele proces, dat nu gecoördineerd wordt door de provinciegouverneur van Vlaams-Brabant, ook in de nabije toekomst spijkers met koppen zullen kunnen slaan. Ook in de Vlaamse regionale steden zijn we – in tegenstelling tot wat misschien door de vraagstelling gesuggereerd kan worden – allesbehalve bij de pakken blijven zitten.

Roeselare, het voorbeeld dat in de vraag wordt genoemd, kan op stedelijk vlak gelden als voorbeeld van hoe we op de normen van de basismobiliteit hebben geanticipeerd. Roeselare stond als vervoerskern bovenaan de prioriteitenlijst basismobiliteit. Het aanbod is in deze stad aan de normen aangepast.

Ik geef een overzicht van wat we de jongste jaren in een aantal andere Vlaamse steden hebben gepresteerd en wat er al in de pijplijn zit.

Op slide 8 ziet u de realisaties in Antwerpen en Gent. In Antwerpen is in 1997 het aanbod aan de zuidrand verhoogd. In 1999 kwam er bijvoorbeeld de nieuwe en belangrijke noordoostelijke tangent bij. In Gent kwam er in 1998 een algemene, gevoelige verhoging van het openbaar-vervoeraanbod.

Maar ook in de andere steden is flink geïnvesteerd en staat nog heel wat op stapel. Op slide 9 vindt u de realisaties en plannen in de regionale steden. Een voorloper op dit gebied – lang voor er van de beheersovereenkomst sprake was – is Brugge geweest. Amper één jaar na het ontstaan van De Lijn, in 1992 al, is heel het stadsnet er hertekend, een project waarvoor we nu nog altijd internationale waardering krijgen. Nog in West-Vlaanderen is in Oostende in de jaren 1995-96 het aanbod verhoogd, de Centrubus ingevoerd, een hogere capaciteit aangeboden, een goede verbinding met de luchthaven gerealiseerd en een laatavonddienst uitgebouwd. In Kortrijk is in 1998 voor een eerste keer het aanbod verhoogd. In 2002 staat Kortrijk op de lijst voor toepassing van de nieuwe normen basismobiliteit.

In het Oost-Vlaamse Sint-Niklaas zijn we op dit ogenblik volop bezig om de stadsbediening aan diezelfde normen te kunnen aanpassen. Na de hele hertekening van het busnet in het Waasland een belangrijke stap.

De aanpassing van het stadsnet in Aalst staat als vaste waarde in ons operationeel plan exploitatie voor 2003. Wat verderop hebben we heel concrete plannen voor de realisatie van de GEN-as vanuit Asse.

In Leuven is er sinds 1996 een fundamentele verhoging van het aanbod van het stads- en voorstadsnet. De recente herinrichting van de hele stationsomgeving moet dat net nog beter doen draaien. Uiteraard hebben we van alles gedaan in Hasselt. In 1997 is het aanbod van het stadsnet er ingrijpend verhoogd; in 2000 is de bediening er aangepast aan de normen voor basismobiliteit. Aan de oostelijke kant van de Limburgse bipool, in Genk, hebben we in 2000 een nieuw stadsnet in gebruik genomen.

In Mechelen is sinds 1997 het nieuwe stadsnet in gebruik. En in 2000 is punctueel nog eens het aanbod verhoogd. Eind dit jaar, begin volgend jaar ten slotte, plannen we een uitbreiding van het aanbod

in Turnhout, in functie van de al vaker genoemde normen basismobiliteit.

Wat deze inspanningen in de afgelopen jaren aan extra exploitatie hebben gekost of op hoeveel ze zijn geraamd, ziet u ook op slide 9. Het gaat dus om substantiële bedragen. Promotiekosten en investeringen zijn hierin niet eens inbegrepen. Veel is dus al gerealiseerd. Door al deze projecten werd en wordt de bediening in de steden op een vergelijkbaar, hoogwaardig niveau gebracht. Maar is daarmee alles al gedaan? Natuurlijk niet. De regels en criteria die we nu aan het opstellen zijn inzake netmanagement, moeten met name richtinggevend zijn voor de beoordeling en eventuele aanpassing van de verbindingen die we tussen al deze vervoerskernen verzorgen.

Dat alles moet er mee toe leiden dat we een wezenlijke bijdrage kunnen leveren tot een 'modal shift', zoals vooropgesteld door het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Wat de informatie over de modal split betreft, zoals gevraagd in vraag 1.8.1 van de Agalev-fractie, beschikken we zelf maar over fragmentarische gegevens.

Op dit ogenblik verwerken we wel de gegevens van een grootscheepse en goed beantwoorde enquête naar het verhoogde openbaar vervoergebruik door 65-plussers. De resultaten worden nog voor deze zomer gepland. Ook de Buzzy Pazz-ers worden binnenkort hierover bevraagd.

Maar voor dit soort onderzoek – dat bij uitstek intermodaal is en het bestaande openbaar-vervoerpubliek overstijgt – zijn we vanzelfsprekend vragende partij. We zijn ervan overtuigd dat wat we doen inzake modal shift vooruitgang betekent, maar ook wij zouden dit graag in de cijfers willen aangetoond zien. Als vergelijkingsbasis zouden dan bijvoorbeeld de gegevens uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen kunnen dienen.

Op slides 10 en 11 vindt u de modal split van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen vermeldt qua modal split voor het jaar 1998 een openbaar vervoeraandeel van 15 procent van de verplaatsingen – trein, stads- en streekvervoer samen. Het streefdoel in het duurzaam scenario ligt op 19 procent van de verplaatsingen. In de geschatte reizigerskilometers liggen de percentages iets anders. In 1998 vertegenwoordigde het openbaar vervoer daarin 22 procent – waarvan 15 procent trein en 7 procent stads- en streekvervoer. In het duurzaam scenario moet de trein zijn aandeel optrekken naar 18 procent en verwacht men dat het stads- en streekvervoer – in een markt waarin

het aantal reizigerskilometers in absolute termen nog flink toeneemt – zijn huidig aandeel minstens handhaaft. Daar gaan we alles aan doen.

Vraag 20 van CD&V gaat over mogelijke parallelle lijnvoering tussen De Lijn en de NMBS. De bestaande samenwerkingsovereenkomsten tussen De Lijn en de NMBS met betrekking tot de coördinatie van de diensten van het spoorvervoer met deze van het stads- en streekvervoer, bieden de mogelijkheid om beide aanbodstructuren op elkaar af te stemmen. Die samenwerkingsovereenkomst wordt geconcretiseerd in gestructureerd functioneel overleg op verschillende niveaus. Ook in de Provinciale Vervoerscommissie wordt met de NMBS overlegd, zowel over afstemming als over klachtenbehandeling. Voor zover er toch parallelle Trein- en buslijnen aanwezig zijn, zijn die haast altijd duidelijk te onderscheiden naar doelgroep of naar type vervoerrelatie – en dus verantwoord.

De heer Johan Sauwens : Beschikt De Lijn over geen enkele studie over het effect op de modal split in bepaalde vervoersregio's van de maatregelen die men genomen heeft ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We proberen die informatie voor specifieke categorieën op basis van een zeer omvangrijke enquête in een gedetailleerde vorm te verzamelen. We hebben een grote enquête gevoerd bij de 65-plussers waarop we een zeer grote respons hebben gekregen. Daardoor kunnen we over betrouwbare gegevens beschikken. We zijn die aan het verwerken en zullen daarover tegen juni beschikken. We zijn momenteel ook bezig met een enquête voor de Buzzy Pazz-ers. Bij de jongeren stellen we een enorme stijging van de reizigers vast. Door middel van een enquête proberen we inzicht te krijgen in het feit of het vervoersgedrag van de mensen op wie de tariefmaatregelen van toepassing zijn al dan niet verandert. We willen de commissie graag rapporteren als we over gedetailleerde resultaten beschikken. Dat zal ons veel leren, ook voor het toekomstige beleid.

De heer Johan Sauwens : U zegt wat u gaat doen. Het systeem in Hasselt is in 1998 gestart. Ondertussen zijn er een aantal andere tariefmaatregelen geweest en is ook het aanbod verhoogd. Er moeten bij De Lijn toch rapporten bestaan waarbij men de situatie voor en na de genomen maatregelen heeft kunnen vergelijken. Het gaat om beslissingen die belangrijke financiële gevolgen hebben, en die ook sociale en mobiliteitsdoelstellingen hebben. U hebt geen idee hoeveel van de meerreizigers autogebruikers of voetgangers waren ? Vooral in de steden doorloopt 60 procent van de reizigers maar

één zone, dat zijn relatief heel korte afstanden. Een aantal critici stellen dat het onder meer over voetgangers gaat die wegens het gunstige of gratis tarief het openbaar vervoer zijn gaan gebruiken. Er zijn enorme middelen nodig om het mobiliteitsbeleid te kunnen sturen. Wat is het effect van de belangrijke financiële injecties die de Vlaamse Gemeenschap in De Lijn heeft gedaan zowel wat de verkeersveiligheid als de bereikbaarheid betreft ? Men kan toch verwachten dat u na vijf jaar een aantal benaderingen aan de commissie kan voorleggen.

Mevrouw Ingrid Lieten : We delen die bekommernis. De tariefmaatregelen voor de 65-plussers en voor de Buzzy Pazz-ers zijn een jaar geleden ingevoerd. We willen ook de effecten daarvan waarnemen en nagaan of het verplaatsingsgedrag en de manier waarop mensen zich verplaatsen, een substantiële verandering ondergaan heeft door de tariefmaatregelen. We hebben cijfers over het aantal mensen die van die maatregelen gebruik maken en over de manier waarop ze gebruik maken van het aanbod. We hebben een enquête georganiseerd om na te gaan of hun verplaatsingsgedrag daardoor beïnvloed wordt. We spelen kort op de bal. We hebben pas een jaar achter de rug. We zijn volop bezig om de gegevens te verwerken en we willen de resultaten graag geven als we ze op een wetenschappelijke manier hebben kunnen toetsen.

Qua doelgroepen kunnen buslijnen bijvoorbeeld functioneel gericht zijn op scholen of tewerkstellingspolen. Qua type vervoerrelatie kan de trein een hoogverbindend karakter hebben, terwijl de bus over grote gedeelten ontsluitend kan werken. Zoals wordt voorgesteld op slide 12 beperkt het parallelisme zich in dat geval eigenlijk tot het samenvallen van begin- en eindpunt.

De onderlinge verhouding tussen het aanbod van trein, stads- en streekvervoer vormt overigens één van de uitdrukkelijke aandachtspunten van het door De Lijn op te stellen netmanagement.

In vraag 2 vraagt de VLD-fractie naar een maximale transparantie over de aanwending van de middelen bij en door De Lijn. In dat kader volgt De Lijn op de voet de ontwikkelingen inzake Corporate Governance en werkt ze intern – en in samenwerking met een internationaal gereputeerde ICT-bedrijf – aan een diepgaand systeem van stevig onderbouwde beheersinformatie. De bedoeling daarvan is de bijdrage van De Lijn in de realisatie van de beleidsdoelstellingen van de overheid meetbaar te maken. Het systeem moet ook duidelijk maken

wat de bijdrage is van onderscheiden projecten en uitgaven in de realisatie van die doelstellingen.

In nauwe samenwerking met het kabinet werkt De Lijn aan het omschrijven van een reeks rapporten, die de transparantie moeten verhogen. Eén van de uitvoeringsbesluiten bij het decreet Basismobiliteit zal precies gaan over de rapportering van De Lijn aan de overheid. Ook in het licht van het beter bestuurlijk beleid en de rol die de beheersovereenkomst daarin zal spelen, wil De Lijn in een constructieve geest met het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zoeken naar indicatoren voor haar prestaties.

Met vraag 3 wil de CD&V-fractie meer gegevens over de stijging van de exploitatiesubsidies. De stijging van de exploitatiesubsidies voor 2000 bedroeg 1,16 miljard frank of 28,75 miljoen euro ten opzichte van 1999. Een uitsplitsing van deze toename van de exploitatiesubsidie in detail ziet u op slide 13. U ziet bijvoorbeeld dat in 2000 de grootste extra posten te maken hadden met de overdracht van projecten mobiliteitsconvenants naar de algemene dotatie – een in het kader van het convenantbeleid afgesproken procedure – met de in dat jaar pijnlijke stijging van de brandstofprijzen en met de financiering van de collectieve arbeidsovereenkomst. U zult ook merken dat het totaal van de vermelde posten wel gelijk uitkomt op 1,16 miljard.

Ook de vragen 9, 11 en 19 van CD&V handelen over financiële gegevens, maar dan aan de zijde van de ontvangsten. Daarover blijken af en toe wat misverstanden op te duiken. De inkomende geldstroom van De Lijn bestaat uit drie grote categorieën : datgene wat de reizigers zelf betalen ; de opbrengsten uit derdebetalerssystemen, waaronder de tariefcompensaties vanwege de Vlaamse overheid voor een reeks recente tariefmaatregelen zoals de 65-plus-abonnementen of de Buzzy Pazz, en de subsidies van de overheid (dotatie, convenants, projecten basismobiliteit). Op dit ogenblik zijn er, naast het Vlaams Gewest, ook 54 gemeenten die via een derdebetalerssysteem werken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het is interessant om de verhouding te zien tussen de drie systemen : welk percentage betalen de reizigers zelf ; welke percentage zijn opbrengsten uit het derdebetalerssysteem (intern opgedeeld volgens wat de gemeenten geven en wat de Vlaamse overheid geeft) en wat is het percentage subsidies van de Vlaamse overheid ?

De heer Carl Decaluwe : U hebt het voorbeeld gegeven van basismobiliteit in Roeselare. We zien dat

het aandeel van de reizigers aan het dalen is. Als het aantal reizigers stijgt wegens de basismobiliteit en als men ook de extra exploitatie bekijkt, dan komt men vaak tot hallucinante cijfers per reiziger en per rit. Men maakt dan ook de bedenking of het niet goedkoper is voor de overheid om met taxi-cheques te werken.

Heeft men inzicht in de doelmatigheid om eventueel het vervoerssysteem te veranderen ? Wanneer gebruikt men belbussen in plaats van lijnbussen of collectieve taxi's ? Momenteel laat men bussen rijden maar de inkomsten van de reizigers dalen steeds maar. Voor de belastingbetaler vormt dat een groot probleem.

Mevrouw Ingrid Lieten : Het standpunt van De Lijn is duidelijk. We zijn een beleidsinstrument om het beleid van de Vlaamse overheid te realiseren. Het Vlaams Parlement heeft het decreet Basismobiliteit goedgekeurd en heeft daarin het aanbod geformuleerd dat De Lijn moet realiseren onder bepaalde voorwaarden en gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat aanbod wordt nog verder gedefinieerd in de uitvoeringsbesluiten waarbij De Lijn duidelijk en heel precies weet wat moet om het aanbod in te vullen zoals het Vlaams Parlement dat ziet.

Het is onze taak om de middelen van de overheid zo doelmatig en effectief mogelijk in te zetten. Ieder project basismobiliteit en iedere invoering van een belbus wordt geëvalueerd. We merken dat de resultaten verschillend zijn naargelang het tijdstip waarop men een evaluatie doet. Belbussystemen hebben een zekere aanlooptijd nodig. Mensen die gedurende een lange periode verstoken zijn geweest van openbaar vervoer, moeten de kans krijgen om het nieuwe systeem te leren kennen. Belbusprojecten krijgen na een aantal jaar succes.

Als blijkt dat het belbusbedieningsniveau nog te duur en te hoog zou zijn in relatie tot het aantal mensen die er gebruik van maken, zullen we gebruik maken van bedieningsniveaus die een minder kostelijke factor hebben. Die zijn we momenteel aan het onderzoeken, zoals bijvoorbeeld het inschakelen van de private taxisector. We zijn momenteel aan het onderhandelen in welke mate we dat kunnen organiseren. Het is belangrijk dat de taxisector de kwaliteitscriteria onderschrijft en daarvoor ook de nodige garanties biedt. We zijn het ermee eens dat een verfijning nodig is als men de middelen van de overheid efficiënt wil inzetten. Op korte termijn starten we met concrete proefprojecten.

De heer Carl Decaluwe : Men verwijst regelmatig naar de problematiek van de uitvoeringsbesluiten. Die zijn er echter nog niet. Waarschijnlijk worden ze op een of andere manier wel toegepast. Ik heb wel problemen met de transparantie en de parlementaire controle. Bij de discussie over basismobiliteit en de belbussen waren er discussies over de kostendekkingsgraad. Wanneer begint men bij De Lijn over te schakelen op een andere formule ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We zijn daar nu volop mee bezig.

De heer Carl Decaluwe : Mijn vraag is dan wel op welke manier dit zal gebeuren. Intussen stelt men vast dat dit alles, jaar na jaar, in de begroting zal moeten aangepast worden. Enkel op die manier zal de basismobiliteit verder geïmplementeerd kunnen worden. Ik zou graag zo spoedig mogelijk een echt inzicht hebben. Op die manier kunnen we dan vaststellen of we wel op een goede manier aan het werk zijn. Het gaat immers over veel geld.

Mijn tweede vraag gaat over de effecten naar mobiliteit. Wat zijn de mobiliteitseffecten als men extra reizigers heeft ? Als de mensen te voet of per fiets naar de bus gaan, is dit dan een grote vooruitgang ? Het kost immers enorm veel geld.

Wanneer voorziet men alles ? Voor de zomer of eerder naar het einde van het jaar toe ? Het is belangrijk voor de begrotingsbesprekingen van 2003 dat men al de nodige indicaties zouden krijgen. Als het decreet van de basismobiliteit bijvoorbeeld veel te duur zou zijn, moet men de moed hebben om dit ook bij te sturen. Momenteel tasten wij, wat de cijfers betreft, in het duister.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : We zien intussen de cijfers. In de eerste kolom staan de cijfers van de ontvangsten van de reizigers en de derde betaler, exclusief het Vlaamse Gewest. Deze kolom moet opgesplitst worden in ontvangsten van reizigers en van de derde betaler, exclusief het Vlaamse Gewest. Het zou boeiend zijn om deze cijfers per gemeente te kunnen bekijken zodat men een evaluatie kan maken. Voor bepaalde gebieden zou het interessanter zijn dan voor andere gebieden.

Nu maakt men een opsplitsing voor wat het Vlaamse Gewest betaalt. Ik had echter een opsplitsing gevraagd zoals mevrouw Lieten ze zelf had geschetst, namelijk tussen de som die de reizigers zelf betalen en de opbrengsten uit het systeem van de derde betaler.

Verder zou er nog een opsplitsing moeten komen tussen wat de gemeenten en de Vlaamse overheid doen.

Een derde opsplitsing zou er moeten komen tussen de subsidies van de overheden. Deze laatsten zouden onderverdeeld moeten worden in convenanten, projecten, projecten basismobiliteit en dotaties. Uit deze cijfers kunnen we immers geen conclusies trekken.

De heer Dirk Holemans : Ik ben verwonderd omdat ik de gegevens die de voorzitter vraagt, twee weken geleden al ontving op basis van een schriftelijke vraag. De cijfers zijn beschikbaar voor de commissie. Op die manier hadden we ook een meer gedetailleerd debat kunnen voeren.

Inzake doelmatigheid stelt men, inzake de tariefmaatregelen voor de abonnementen, vast dat de invoering van de Buzzy Pazz ertoe geleid heeft dat veel meer mensen zich een dergelijke pas aanschaffen. Globaal genomen dalen de inkomsten van de Buzzy Pazz echter. In hoeverre zijn die tendensen houdbaar in de toekomst ? Voor bepaalde vormen van vervoersbewijzen krijgt men immers steeds meer reizigers maar tegelijkertijd steeds minder inkomsten. Hier kunnen dan toch, inzake doelmatigheid, vragen over gesteld worden. In 1991 had men voor de Buzzy Pazz bijvoorbeeld nog voor 836 miljoen frank inkomsten. Momenteel zitten we echter onder dat bedrag. Er is dus een daling van de inkomsten terwijl het aantal reizigers dat dat vervoersbewijs gebruikt, stijgt.

Mevrouw Ingrid Lieten : Vooreerst wil ik stellen dat een deel van de vragen kunnen beantwoord worden door het jaarrapport 2000. Deze informatie is ook al medegedeeld aan het parlement.

De verschillende inkomsten van De Lijn bestaan uit drie categorieën. Vooreerst is er de bijdrage van de klant. Deze bijdrage is in werkelijkheid maar een fractie van de werkelijke kostprijs. Dit moet heel duidelijk gesteld worden en dit was ook al in het verleden het geval.

Een tweede categorie zijn de inkomsten van de derde betaler.

De derde betaler wordt gevormd door de compensatie van de Vlaamse overheid ter implementatie van de specifieke opdrachten. De Vlaamse regering heeft een eenduidig, eenvormig en transparant tarievenbeleid gevraagd. In dit beleid zou er een bijzondere aandacht naar de jongeren moeten gaan. Het zijn immers de jongeren die in de toekomst

van de diensten van De Lijn zullen gebruik maken en die ons zullen helpen om de modal shift te bereiken. Het is dus correct dat we, op vraag van de Vlaamse overheid, voor de jongeren een Buzzy Pazz en dus ook een netabonnement op de markt hebben gebracht. Indien dit abonnement goedkoper wordt voor de jongeren, dalen uiteraard de inkomsten. De Vlaamse regering heeft, ter compensatie hiervan, wel extra middelen voorzien. Hierdoor blijven we, globaal genomen, in evenwicht. Er dient zich hier aangaande nog geen probleem aan. Het enige probleem is dat we, door het succes van de netabonnementsen, op sommige lijnen geconfronteerd worden met capaciteitsproblemen. Deze problemen maken het ons soms moeilijk om de reizigers op een fatsoenlijke manier te vervoeren. Wij hadden een dergelijk succes onderschat.

Naar financiering toe is er geen probleem zolang de Vlaamse regering haar beleid niet wijzigt. Indien het beleid verandert dan zullen uiteraard ook de tarieven herzien worden. Zo simpel is het.

De heer Carl Decaluwe : Indien we naar de toekomst kijken dan zien we dat De Lijn steeds afhankelijker wordt van overheidsbijdragen. Kan men hierover simulaties maken ? Kan men bijvoorbeeld simuleren dat het voordeeltarief van de bejaarden wat zou getemperd worden ten voordele van de jongeren ? In welke mate zou dit een invloed hebben naar het aantal reizigers, naar de inkomsten en naar de mobiliteit toe ?

Momenteel hebben we een minister die veel belang hecht aan openbaar vervoer en die hier veel inspanningen voor doet. Indien we de volgende keer echter een minister hebben die enkel streeft naar een status-quo, zal het financiële evenwicht van De Lijn onmogelijk gehandhaafd kunnen worden. Houdt men, binnen het bestuur van De Lijn, hier terdege rekening mee ? Is het mogelijk om dit de volgende keer eens toe te lichten ? We mogen immers in geen geval naar een NMBS-scenario afglijden. Op een bepaald ogenblik zouden de financiële middelen immers wel eens achterwege kunnen blijven. Hoe ziet men dit naar de toekomst toe ?

De heer Johan Sauwens : Op bedrijfseconomisch vlak verzelfstandigt De Lijn. Op basis van een beheersovereenkomst moet De Lijn een aantal doelstellingen waar maken. Ondertussen geven de verschillende overheden steeds weer bijkomende opdrachten in ruil voor bijkomende middelen. Dit maakt het debat echter ook zeer diffuus. Hoe kan men immers bepalen wie verantwoordelijk is voor een aantal zaken ? Het is precies de bedoeling ge-

weest van de verzelfstandiging dat men zou kunnen responsabiliseren.

Waarom krijgen we enkel de cijfers van het jaar 2000. De cijfers van 2001 moeten toch ook al beschikbaar zijn ? Deze cijfers hebben we echter nog niet ontvangen. Waarom niet ? Ik heb zelf al een aantal simulaties gemaakt op basis van een aantal cijfers. Vanwaar de middelen ook komen, laat me in se koud. Enerzijds beschikt men over de eigen vervoersontvangsten. Anderzijds heeft men bedragen die worden toegeschoven vanwege de Vlaamse overheid of vanwege de gemeente. Men stelt dan vast dat er weliswaar een zeer sterke toename is van het aantal reizigers. Is dit echter een maatschappelijk doel op zich ? Gaan we de mobiliteit terug aanmoedigen ? Ik ging ervan uit dat het openbaar vervoer, zoals het door De Lijn werd aangeboden, een antwoord zou moeten bieden op de files. Ik stel echter vast dat er een stijging is van het aantal reizigers. Deze stijging gaat echter gepaard met een daling van de eigen vervoersontvangsten van 2000 naar 2001 met 5,7 procent. Dit moet ons bekommeren want de beheersovereenkomst is afgelopen. Wanneer heeft de regering deze beheersovereenkomst verlengd ? Ik had dit graag geweten. Het is immers een eigenaardige procedure. Ik heb zelfs het gevoel dat men, op dit vlak, van de normale decretale procedure afwijkt.

Ik stel ook vast dat de MIVB in 2001 14 procent meer reizigers ontving. Deze maatschappij heeft echter ook een stijging van de vervoersontvangsten van 13 procent weten te realiseren. Dit creëert uiteraard een aantal mogelijkheden. Ik krijg zelf een aantal signalen van busreizigers die verklaren dat ze geen gebruik meer wensen te maken van de diensten van De Lijn omdat de bussen overvol zijn. In hoeverre kan De Lijn dan ook zijn doelstellingen waar maken binnen het kader waarin gewerkt moet worden ? Beschikt men in de toekomst ook over de mogelijkheden om de exploitatie te betalen met dalende vervoersontvangsten ? In Vlaanderen had men in 1991 een dekkingsgraad van 37 procent. Intussen is dit gedaald naar 24 procent. Rekent men de tussenkomsten van derden nog mee, dan valt men terug tot 23,8 procent.

Men moet ongetwijfeld beschikken over cijfers die het mogelijk maken om prognoses op te stellen over 2002. Zal men met de huidige middelen het personeel kunnen betalen ? Zal men de huidige diensten verder kunnen in stand houden ? Zal men de ambitieuze plannen, die vanuit het decreet basismobiliteit naar voor werden geschoven, kunnen realiseren ? Vanuit het parlement mogen wij dergelijke vragen stellen.

Men heeft altijd beweerd dat er, dankzij de nieuwe tarieven, meer betalende reizigers en dus ook meer ontvangsten zouden komen. Men heeft echter, in een aantal steden, geen plaats meer voor deze bijkomende reizigers. Men zal dus moeten overgaan tot bijkomende investeringen.

Wat is bovendien de doelgroep ? De bejaarden maken de steden niet onleefbaar gedurende de spitsuren. Het is in het woon-werkverkeer dat we moeten ingrijpen. Hierover had ik graag de visie van de vervoersmaatschappij gehoord. Wat is het strategisch plan van De Lijn om hieraan iets te doen ? Wat is de bedrijfsstrategie van De Lijn om tegemoet te komen aan de algemene verzuchtingen ?

De heer Dirk Holemans : Het is evident dat openbaar vervoer ten dele gefinancierd wordt door de overheid. Het gaat immers om dienstverlening. Het is echter ontoelaatbaar dat als men iets aantrekkelijker maakt, de inkomsten dalen. Men kan ook, na een prijsdaling, een tarief doorvoeren waarbij de daling van inkomsten per reiziger gecompenseerd wordt door een stijging van het aantal gebruikers. Dit is niet zo eenvoudig. Misschien is het een interessante oefening om eens na te gaan op welke wijze dit kan gebeuren. Men wordt ook geconfronteerd met een aantal kosten voor de opvang van de extra capaciteit. Dit verbreedt de redenering ook voor een stuk.

De heer Johan Malcorps : De derde betalersregeling is uiteraard belangrijk. Welke gemeenten kunnen en willen hieraan mee werken ? Het ene heeft te maken met de politieke wil. Het andere heeft dan weer te maken met de financiële situatie van een aantal steden en gemeenten.

Ik stel vast dat de provincie Antwerpen op dit vlak veel lager scoort dan de andere provincies. In Antwerpen scoort men tot één derde lager. Dit is veelbetekenend. Het aantal reizigers ligt er twee keer zo hoog als in Oost-Vlaanderen en drie tot vier keer zo hoog als in de andere provincies. Hier is er toch sprake van een totale wanverhouding ? Het is natuurlijk ook altijd mogelijk dat men in Antwerpen niet wil meewerken. Het is echter ook mogelijk dat een aantal gemeenten en steden deze financiële meerkost eenvoudigweg niet kunnen dragen. Krijgen we op deze manier geen vertekend beeld ? Waar de behoeften het grootst zijn, zijn de baten van het derdebetalersysteem immers het kleinste.

De heer Jan Verfaillie : In het derdebetalersysteem zit er een grote discrepantie tussen een stad als Veurne en een stad zoals bijvoorbeeld Brugge. In

Veurne zal dit immers veel meer aan de belastingbetaler kosten. Op basis van dit gegeven heeft het geen zin om in landelijke gebieden een busvervoer in te richten. Indien er geen meerwaarde naar de inwoners toe kan gecreëerd worden, is het zinloos om busdiensten te organiseren.

De heer Jean Geraerts : Heeft men ooit al een studie gemaakt over de wijze waarop de huidige busgebruikers zich in het verleden verplaatsten ? Heeft men mensen er inderdaad kunnen toe bewegen om hun wagen links te laten liggen ? Het is trouwens ook zo dat een aantal jeugdbewegingen momenteel misbruik maken van de situatie.

Zal De Lijn kunnen weerstaan aan de eis van een aantal politici die, omwille van louter populistische redenen, een aantal verbindingen willen laten organiseren ? Een voorbeeld van dit laatste is de snellijn Hasselt-Maastricht. Deze lijn werd een volkomen fiasco. Gedurende een aantal jaren had deze lijn dagelijks slechts een twintigtal reizigers.

Mevrouw Ingrid Lieten : Ik zal proberen om zo nauwkeurig mogelijk te antwoorden. De cijfers van 2001, waar de heer Sauwens naar verwees, zijn inderdaad bijna beschikbaar. De Lijn is echter een autonoom overheidsbedrijf en moet bepaalde regels respecteren. De cijfers werden gecontroleerd door de revisor. Hij zal een verslag opmaken en het voorleggen aan de algemene vergadering op de derde dinsdag van mei. Daarna zullen we die cijfers ook hier voorleggen.

De heer Dirk Holemans : Als ik mij niet vergis, heeft de Raad van Bestuur van De Lijn die cijfers bevestigd en verspreid.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Op 13 maart is er een Raad van Bestuur geweest. De cijfers werden toen verspreid. Ik zou mevrouw Lieten willen verzoeken deze cijfers ook aan de commissie te willen meedelen. Hiermee is de discussie gesloten.

Mevrouw Ingrid Lieten : Uiteraard zijn deze cijfers beschikbaar. De Raad van Bestuur moet dit dossier uiteindelijk op de agenda van de algemene vergadering plaatsen en de algemene vergadering bijeenroepen. Naar aanleiding hiervan zijn er een aantal algemene cijfers meegedeeld aan de pers. Voor wat de volledige financiële afrekening, de balans en de verslagen van de bedrijfsrevisor betreft, volgt men echter beter de geijkte procedure.

Wat is nu de visie en de strategie van De Lijn ? Hoe denkt men deze strategie, binnen het huidige

regeringsbeleid, ten uitvoer te kunnen brengen ? Hoe zit het met de financiële kostprijs van dit alles ?

In eerste instantie kan ik u allen geruststellen en u meedelen dat De Lijn momenteel geen financiële problemen heeft. Ik heb dan ook met enige weerszin kennisgenomen van de vergelijking met de NMBS. Deze vergelijking gaat niet op. In het verloop van het betoog zal dit duidelijk worden.

De Lijn heeft als enige taak en strategie om het beleid van de Vlaamse overheid, voor wat het openbaar vervoer betreft, te realiseren. De Lijn heeft geen missie of strategie an sich omdat de directeur of de Raad van Bestuur allerlei gekke dingen zouden willen doen. De enige bestaansreden van De Lijn is het beleid van de Vlaamse regering uitvoeren. Indien de Vlaamse regering wil dat De Lijn, als beleidsinstrument, het mobiliteitsplan realiseert, dan is het ook de taak van De Lijn om dit te doen. Dit plan werd overigens door het Vlaams Parlement goedgekeurd.

De doelstellingen van dit plan hebben betrekking op het aandeel van het openbaar vervoer in het totale verplaatsingsgedrag. Bovendien legt het ambitieuze doelstellingen op om het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer en de sociale verplaatsingen te verhogen. Onze missie, onze visie en onze strategie zijn hier duidelijk een afgeleide van.

Wij zijn begiftigd met een minister die poogt om de doelstellingen van De Lijn zo gedetailleerd en nauwkeurig mogelijk te omschrijven en er resultaatverbintenissen aan te verbinden. Het decreet basismobiliteit is hier een duidelijke exponent van. Het besluit inzake het netmanagement wordt momenteel nog voorbereid. Uiteindelijk biedt dit alles, dit parlement, de mogelijkheid om duidelijk te maken op welke manier het aanbod van De Lijn moet gestructureerd worden. Indien het parlement zou beslissen dat er minder aanbod moet komen, dan zal er ook minder aanbod komen. Indien er meer aanbod zou moeten komen, wordt dit eveneens gerealiseerd. De enige voorwaarde voor dit laatste is dat er een prijs voor betaald wordt. De vragen die jullie momenteel aan De Lijn stellen, zouden jullie in feite aan de bevoegde minister en aan de Vlaamse regering moeten stellen. Het gaat immers om beleidsvragen. Het mobiliteitsplan is het kader waarbinnen De Lijn op korte en op lange termijn werkt. Dit alles wordt gedetailleerd weergegeven in het decreet basismobiliteit, in het netmanagement en in andere uitvoeringsbepalingen.

De heer Johan Sauwens : Wat is dan de waarde van de beheersovereenkomst ?

Mevrouw Ingrid Lieten : De beheersovereenkomst is een document waar er een zekere evolutie inzit. De bepalingen die nog niet vastliggen in uitvoeringsbesluiten en in de wettelijke teksten, kunnen er in opgenomen worden. Onze beheersovereenkomst werd reeds ten dele inhoud gegeven door het wetgevende werk dat hier tevoren werd verricht. De beheersovereenkomst staat niet boven het decreet maar is een uitvoering ervan. Het zal tevens de rechten en de plichten van De Lijn bepalen.

Op de punctuele vraag van de heer Sauwens antwoord ik dat de beheersovereenkomst is verlengd met één jaar doordat er voor afloop van de termijn geen nieuwe was. Rekening houdend met Beter Bestuurlijk Beleid en de Visienota beheersovereenkomsten die recent is goedgekeurd door de Vlaamse regering zal er een nieuwe beheersovereenkomst worden gemaakt. Naar het einde van het jaar wordt die dan wel met nieuwe afspraken voor de volgende jaren gefinaliseerd.

Een andere vraag betreft technische zaken. Het decreet, de uitvoeringsbesluiten en straks de regels van het netmanagement maken duidelijk wanneer de bussen moeten rijden, en waar en hoe vaak. Bij zo'n aanbod zijn ook de financiële kosten vastgelegd, en bepalen mee dat aanbod. Als de Vlaamse regering beslist om minder geld te besteden, dan moeten wij het aanbod terugdraaien, en zal zij moeten bepalen hoe en waar. Onze doelstelling blijft het beleid uit te voeren en dat zo efficiënt mogelijk.

Wat de vraag van de heer Geeraerts betreft : aan politieke druk zullen wij weerstaan. Immers het ideale systeem ligt in de wet vervat. En dat moeten wij uitvoeren, met de kansen die ons worden gegeven. Daarmee heb ik de zaak principieel duidelijk gesteld.

De heer Carl Decaluwe : U bent een autonoom overheidsbedrijf. Maar dat autonoom is natuurlijk vrij relatief. Geen probleem. Maar dan moet u financieel ook gezond blijven. Ik vergelijk met de Vlaamse Huisvestingmaatschappij, die men gebrek aan thesauriebeleid verwijt, waar men wist dat het zou mislopen. Beschikt men hier echter over voldoende elementen om naar de komende vijf jaar toe simulaties te maken over exploitatie, finances en dies meer, om ook tijdig naar de overheid toe signalen uit te sturen ? En niet om jaar na jaar zomaar bij te passen.

Mevrouw Ingrid Lieten : Ik kan u verzekeren dat er op dit ogenblik geen financieel probleem is. De rekeningen zijn in evenwicht. Daarnet kreeg u nog een slide die aangaf wat de invoering van basismobiliteit extra zal kosten. Noch wij noch de minister springen dus zomaar in een gat. Tot 2002 zijn de middelen ons ter beschikking gesteld. Voor de verdere jaren blijven wij uiteraard waakzaam. Indien de minister echter het geld anders wil besteden, dan zal dat aan de aanbodzijde duidelijk zijn effect hebben.

De heer Carl Decaluwe : Inzake eigen regie en verpachten zijn we nog ver van een fiftyfifty verdeling. Als we die verpachtingen afsluiten dan engageert men zich voor jaren. En kunnen we minder bijsturen. En verhoogt de interne druk, denk maar aan de vaste kosten, met deze verpachtingen gemoeid.

Mevrouw Ingrid Lieten : Het is het een of het ander. Ofwel alles in eigen regie, met veel vast personeel en zo, ofwel hanteren we het Vlaams model : in die benchmark tussen overheid en privé streven naar een fiftyfifty verhouding. Een goed evenwicht, waarbij ook de privé-partner zijn investeringen wil laten renderen.

Ik vervolg met slide 15 : ontvangsten reizigers en derde betaler 1997-2001.

De reizigersinkomsten en die van derdebetalers samen blijven dus stijgen. De jongste twee jaar is die zelfs gevoelige stijging integraal geïnvesteerd in het uitbreiden van onze capaciteit en het verhogen van de frequenties. Denk aan de kusttram. Dat werd nodig door de toch indrukwekkende stijging van het aantal reizigers : van 215 miljoen in 1997 tot 265 miljoen in 2001.

Rond het tellen van de reizigers draait vraag 10 van CD&V.

De beheersovereenkomst 1997-2001 bevat een bijlage met een overzicht van de wijze waarop het aantal reizigers van De Lijn wordt berekend.

De grote principes zijn : voor de biljet- en kaartreizigers en de als Prodata-magneetkaart uitgegeven gratis netabonnementen (65+, mindervaliden, derdebetalerssystemen van gemeenten) : is het aantal reizigers gelijk aan het aantal ontwaarding in Prodata.

Voor de abonnementen die niet als Prodata-magneetkaart uitgegeven worden, wordt een forfaitair aantal reizigers per abonnement aangerekend. Dat laatste wordt geïllustreerd in de volgende slide. Het

forfait is een gemiddelde, bepaald op basis van onderzoek naar het reële gebruik van de diverse soorten abonnementen.

(Slide 16 : forfait per type abonnement)

De wijze van reizigerstelling/-registratie is sinds de invoering van het magnetisch ontwaarden (1993 – 1994) ongewijzigd gebleven. De statistieken met betrekking tot de reizigers en het gebruik van De Lijn zijn dan ook op lange termijn vergelijkbaar.

De gedetailleerde evolutie van het aantal reizigers bij De Lijn over de laatste drie jaar vindt u op de volgende slide.

(Slide 17 : evolutie reizigersaantallen)

In de 'reizigers via tussenkomst door derden' zijn 18,8 miljoen 65-plussers inbegrepen voor het jaar 2000 en 27,6 miljoen voor het jaar 2001.

Minstens de helft van de toename van het aantal reizigers is te danken aan betalende reizigers.

Informatie over de verplaatsingsafstand, ook onder deze vraag gesteld, hebben wij zelf op dit ogenblik niet. Daarvoor moeten we verwijzen naar specifieke studies omtrent het verplaatsingsgedrag. Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijkt bijvoorbeeld dat bus en tram het best scoren in de range tussen 3 en 40 kilometer.

(Slide 18 : % verplaatsingen volgens afstand en modus)

Eigen informatie hebben we wel over het aantal zones die onze passagiers per verplaatsing op hun magneetkaarten ontwaarden.

(Slide 19 : % ontwaarding per zone)

Als we ons beperken tot de gebruikers van Lijnkaarten blijkt daaruit bijvoorbeeld dat in Oost-Vlaanderen en Antwerpen het overgrote deel van de passagiers één enkele zone ontwaardt. In Vlaams-Brabant vormen de 2-zone-passagiers de grootste categorie en is er nog altijd een vijfde van de Lijnkaartgebruikers die 3 zones reizen.

U zult uit voorgaande uitleg al begrepen hebben dat wij op dit ogenblik niet beschikken over cijfers inzake afgelegde reizigerskilometer, zoals ook gevraagd door Agalev in vraag 1.2. Ons huidig registratiesysteem per zone of voor een aantal types van abonnementen (dat sinds enkele jaren toeneemt) of voor het hele net laat ons dergelijke be-

rekening niet toe. In het kader van de ook door ons gedeelde wens naar zo volledig mogelijke beheersinformatie, wordt op dit ogenblik wel een behoeftanalyse gemaakt en afgewogen tegen een kostenbatenanalyse van diverse registratiesystemen, met inbegrip van de meest hoogtechnologische.

Via vraag 12 wil CD&V peilen naar de effecten en verdere plannen inzake tariefbeleid.

Op 1 juli 2001 werden alle abonnementen voor jongeren tot 25 jaar omgevormd tot netabonnementen, de zogenaamde Buzzy Pazz. Vanaf 1 juli 2002 zal hetzelfde gebeuren voor De Lijn-abonnementen voor 25-plussers.

Oudere mensen, met name de 65-plussers, rijden al sinds 2000 met een gratis netabonnement. Zo zijn vanaf 1 juli 2002 alle abonnementen van De Lijn nog uitsluitend netabonnementen en zijn enkel nog de prijzen van biljetten en kaarten afhankelijk van het aantal doorlopen zones. Het maximaal aantal aangerekende zones wordt vanaf 1 juli 2002 wel beperkt tot zes.

(Slide 20 : Overzicht tarieven)

Bij de tariefvereenvoudigingen en prijsdalingen treedt het Vlaamse Gewest op als derde betaler.

Voor de invoering van de Buzzy Pazz en de hiermee gepaard gaande tariefvermindering werd 7,43 miljoen euro (300 miljoen BEF) op jaarbasis voorzien. Voor de veralgemening van de 25-plus abonnementen tot netabonnement, inclusief de hiermee gepaard gaande tariefverminderingen, werd eveneens 7,43 miljoen euro (300 miljoen BEF) op jaarbasis voorzien.

De effecten van het 65-plus-tariefbeleid werden via een enquête opgevraagd. De resultaten daarvan worden op dit ogenblik verwerkt. Een gelijkaardig onderzoek zal ook bij de Buzzy Pazz-ers plaatsvinden.

CD&V vraagt, in vraag 13, hoe we de drempel van het openbaar vervoer willen verlagen. Eén van de middelen is het prijsmechanisme. Niet alleen het niveau van de tarieven speelt een rol, zoals gebleken is bij de Buzzy Pazz, maar ook de duidelijkheid van het systeem. Daarom wordt op 1 juli 2002 het tariefsysteem verder vereenvoudigd : alle tarieven van De Lijn kunnen binnenkort in één oogopslag gelezen worden. Bovendien zullen de prijzen scherper worden. Naast de prijs spelen andere elementen een doorslaggevende rol, onder meer de omvang en de kwaliteit van het aanbod zelf, dat met

het oog op de basismobiliteit en de voorstadsbedieningen verder wordt uitgebouwd. Daarnaast zijn ook promotie en informatie van belang.

Voor informatieverstrekking worden grote inspanningen geleverd en gepland, onder meer door dynamische reizigersinformatie, het organiseren van het Contact Center en het ter beschikking stellen van de reisplanner op het internet. Op het vlak van de promotie wordt zowel met doelgroepen – zie Buzzy – als projectgebieden gewerkt. Het is overigens van groot belang dat – bijvoorbeeld bij het invoeren van belbussen – op de enthousiaste medewerking van de gemeenten kan worden gerekend.

Onder punt 1.9 stelt Agalev dat het mengen van de hoofddoelstelling van De Lijn met andere activiteiten moet vermeden worden. Men verwijst daarbij naar Streep. Het klopt uiteraard dat we ons eerst en vooral moeten bezighouden met wat men tegenwoordig de core business van het bedrijf noemt. Binnen het kader van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij kan De Lijn wel andere ondernemingen oprichten of eraan deelnemen, mits zij van tevoren toestemming krijgt van de Vlaamse regering. Uiteraard moet dat altijd passen binnen de doelstellingen die zijn vastgelegd in de statuten van De Lijn.

De oprichting van NV Streep in 1992 – met De Lijn als 50%-aandeelhouder – had tot doel de reclamemogelijkheden beter te gebruiken, onder meer door de inbreng van de knowhow van de partner. Uiteraard werd hiermee gemikt op een toename van de ontvangsten. Zo ontvangt De Lijn van NV Streep jaarlijks een forfaitaire vergoeding voor het ter beschikking stellen van haar onroerende goederen voor publicitaire campagnes. Daarbovenop krijgt De Lijn nog jaarlijks een variabele vergoeding voor de reclame die effectief aangebracht wordt op haar voertuigen. Als aandeelhouder deelt De Lijn ook voor de helft mee in de winst.

Ten slotte maakt De Lijn via NV Streep gebruik van haar eigen reclamemogelijkheden om jaarlijks voor tientallen miljoenen franken aan sponsoring en ruilvereenkomsten af te sluiten.

Binnen de NV Streep beschikt De Lijn zoals gezegd over de helft van de aandelen en is het voorzitterschap aan De Lijn toegewezen. In het kader van het contract tussen De Lijn en Streep heeft De Lijn bovendien een vetorecht omtrent de aard van de reclame die gevoerd wordt.

Tussen de NV Streep en De Lijn werd een eerste overeenkomst afgesloten van 1 september 1992 tot en met 31 augustus 2001. Deze overeenkomst werd dan verlengd voor een periode van 5 jaar tot en met 31 augustus 2006. Het spreekt vanzelf dat zowel de uitvoering van deze overeenkomst als – meer in het algemeen – de participatie van De Lijn in andere ondernemingen het voorwerp moeten uitmaken van permanente evaluatie. Bij beëindiging van het contract met de NV Streep zal grondig geëvalueerd worden op welke manier De Lijn ook later de doelstelling – het valoriseren van de reclamemogelijkheden – het best kan realiseren. Daarbij moet volgens mij geen enkele wettelijke en statutaire mogelijkheid bij voorbaat worden uitgesloten.

CD&V vroeg naar de algemene financiële toestand van De Lijn en naar de door De Lijn aangegane leningen. Basisgegevens is dat De Lijn niet genoeg eigen vermogen heeft om iedere keer bij aankoop van investeringsgoederen daaruit te financieren. We moeten dus een beroep doen op geld van buitenaf. Een groot deel van die financieringsbehoefte wordt voldaan door de Vlaamse overheid zelf, in de vorm van kapitaalsubsidies. Voor de rest van haar investeringen moet De Lijn uitzien naar een andere financieringsbron. En het meest voor de hand liggend zijn daarbij de investeringskredieten bij de financiële instellingen. Voor deze zogenaamde eigen investeringen kan De Lijn – volgens artikel 9 uit haar oprichtingsdecreet – een beroep doen op een waarborg van het Vlaams Gewest.

Bij de beslissing om een lening aan te gaan, spelen vier hoofdzaken mee : de nood aan investeringen, de mogelijkheid om te prefinancieren uit de eigen thesaurie, de terugbetalingscapaciteit van De Lijn en de rentestand. We gaan daarbij uit van het algemeen geldige principe dat activabestanden op lange termijn moeten gefinancierd worden met langlopende financieringsmiddelen. Met andere woorden : tegenover middelen op lange termijn staan schulden op lange termijn.

In de volgende slide wordt een grafiek weergegeven van de eigen investeringen – dus exclusief kapitaalsubsidies – en de uitstaande schuld op lange termijn. Hierin zijn ook de vooruitzichten voor 2002 opgenomen. Men ziet dat de thesauriepositie in 1998 toeliet om zonder leningen te werken. Later zijn, op basis van het vereiste investeringsritme, wel weer leningen aangegaan. Een overzicht van de lopende leningen vindt men bijgevoegd. Eind 2001 bleef er nog een financieringsbehoefte van 55,9 miljoen euro. Momenteel wordt dit geprefinancierd door de thesaurie op korte termijn.

Interessant is ook de terugbetalingscapaciteit van De Lijn, met andere woorden haar mogelijkheid om de interesten te betalen en het geleende kapitaal terug te storten. Interesten zijn kosten, die jaarlijks in de resultaten worden opgenomen, gebudgetteerd in de uitgaven en die dus gedekt worden door de werkingsmiddelen van De Lijn. De middelen om het kapitaal terug te betalen, komen vrij door de afschrijvingen van de activa. Die afschrijvingen genereren de cashflow die daarvoor nodig is. Om het evenwicht in de thesaurie te behouden is het dus belangrijk dat terugbetalingsritme en afschrijvingsritme gelijklopen. Dat kan door de looptijd van de leningen en de terugbetalingen zo goed mogelijk af te stemmen op de afschrijvingstermijn van de activa. Financieel is dat niet altijd mogelijk. Activa met zeer lange levensduur van 25 tot 40 jaar, bijvoorbeeld voor de kusttrams, worden meestal gefinancierd door leningen op 10 tot 15 jaar. Dat onevenwicht moet dan opgevangen worden door herfinancieringen gedurende de resterende afschrijvingsperiode. Conclusie is dat De Lijn altijd aan haar betalingsverplichtingen voor lange termijnleningen moet kunnen voldoen, op voorwaarde dat in het budget zowel de afschrijvingskosten als de interesten opgenomen zijn.

De CD&V-fractie vroeg of een dienstregeling aan elke halte nog nagestreefd wordt als doelstelling. Ook vraag 1.6.2 van Agalev verwijst daarnaar. Het antwoord is : ja. In het kader van het uitvoeringsbesluit basismobiliteit zullen categorieën van haltes worden gecreëerd, met een per categorie verschillend voorzieningenniveau. Als minimale voorziening aan elke halte wordt de aanwezigheid van de dienstregeling van het daar geldende aanbod voorgeschreven.

Wel moet men beseffen dat het openbaar vervoernet van De Lijn zowat 34.000 haltes omvat. Uitgangspunt bij het tijdschema van het overal aanbrenge van dienstregelingen is daarom de voortgang in de uitvoering van de basismobiliteit zelf. Als hulpmiddel voor de inventarisatie van de bestaande voorzieningen aan de halte geldt intern het verbeterproject "aanwezigheid dienstregeling aan de haltes", dat in uitvoering is. Aan de hand van een checklist wordt nagegaan welke de aanwezige informatie en het geboden comfort aan de halte is. Er wordt nota genomen van mogelijke problemen en beschadigingen. Het haltebeheer zal een continue taak blijven, gelet op het groot aantal halten en op de veelvuldigheid van ingrepen en nieuwe projecten.

Agalev stelde nog een aantal bijkomende vragen over de reizigersinformatie. Wat de tramexploitatie

betreft, zien de toestand en de planning er als volgt uit : het Traminfo-systeem met wachttijdaanduiding aan de tramhalten wordt voortgezet. Het Tramvision-project op de voertuigen wordt grondig geëvalueerd. Die evaluatie zal bepalend zijn voor de voortzetting van het project. Op de kusttram is visuele, dynamische halte-informatie aanwezig.

Op de tweede reeks van 47 Hermelijntrams, waarvan de eerste tram er in november 2003 aankomt, komt dynamische visuele en auditieve halte-informatie. Op de eerste reeks van 45 Hermelijntrams is nu visuele, statische halte-informatie aanwezig. Met de constructeur wordt op dit ogenblik onderhandeld over uitbreiding naar dynamische visuele en auditieve halte-informatie. Voor de busexploitatie wordt een ruimer onderzoek naar de mogelijkheden inzake reizigersinformatie uitgevoerd.

De heer Dirk Holemans : Wanneer zal de evaluatie van Tramvision klaar zijn ? Is er al een beslissing of het nieuwe systeem met of zonder reclame zal zijn ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Het nieuwe auditieve en visuele systeem zal enkel de halte aangeven. Tramvision is een project van de NV Streep met als doel inkomsten te genereren en reizigersinformatie te bieden. Dat wordt momenteel geëvalueerd.

De ombudsdienst komt aan bod in vraag 1.6.3 van Agalev. Vooreerst is het zo dat de Vlaamse ombudsman bevoegd is voor De Lijn. Het decreet van 7 juli 1998 houdende instelling van de Vlaamse ombudsdienst, omschrijft in artikel 3 de taken van de Vlaamse ombudsman, en voegt eraan toe dat hij zijn bevoegdheid kan uitoefenen ten aanzien van andere administratieve overheden. Wat De Lijn betreft is deze mogelijkheid formeel ingevuld door minister Stevaert, die in zijn brief van 10 december 1998 duidelijk stelt dat de Vlaamse ombudsman (-dienst) bevoegd is "voor alle Vlaamse openbare instellingen, waaronder de VVM". Op 25 april 2000 werd tussen De Lijn en de Vlaamse ombudsdienst een protocol ondertekend dat de praktische samenwerking regelt. Dat kan in tegenspraak lijken met wat in de beheersovereenkomst 1997 – 2001 is bepaald, want daarin is voor De Lijn zelf sprake van de oprichting van een eigen ombudsdienst. Maar in de voorbereiding van de oprichting van de Vlaamse ombudsdienst, is door toenmalig minister Baldewijns in een brief van 22 juli 1997 aan De Lijn meegedeeld : "Teneinde dit initiatief niet te doorkruisen vervalt voor de VVM de verplichting tot het aanstellen van een ombudsman bij de definitieve goedkeuring van dit decreet". De Lijn moet dus geen eigen ombudsdienst hebben.

In onze relatie met onze klanten willen we echter verder gaan dan het aanbieden van de mogelijkheid om op de Vlaamse ombudsdienst een beroep te doen. Daarom hebben we ook een eigen procedure voor klantenreacties ingesteld. Sinds dit jaar worden alle klachten geregistreerd in één enkele database, die een flexibele tussentijdse rapportering mogelijk maakt. De rapporteringwijze zal onder andere een snelle verwerking door de Vlaamse ombudsdienst mogelijk maken. De procedure is afgestemd op het klachtendecreet. Ik wil er overigens graag op wijzen dat ruim 40 procent van de schriftelijke en mondelinge contacten van De Lijn met haar klanten geen klachten betreffen, maar suggesties voor de dienstverlening. In de nieuwe rapporteringwijze zal ook dit aspect ruim aandacht krijgen.

In vraag 16 wil CD&V weten of er initiatieven gepland zijn ter compensatie van de reizigers voor dienstonderbrekingen. De heersende reglementering (de "Verzameling van de algemene bepalingen voor het vervoer van reizigers en reisgoed", versie 1 februari 1999) heeft volgende bepalingen inzake compensatie. De reiziger die niet in de voorziene reistijd naar zijn bestemming of de aansluitingsplaats kon vervoerd worden, heeft geen recht op schadevergoeding als er binnen een redelijke tijd vervangingsvervoer aangeboden wordt. De vervoerprijs van De Lijn wordt terugbetaald aan de biljet- of kaartreiziger indien hem geen vervoer aangeboden wordt nadat hij betaald heeft. Er is geen teruggave van de vervoerprijs noch enige schadevergoeding verschuldigd aan de reiziger die reeds een gedeelte van zijn reis heeft afgelegd, aan de reiziger die door een orde- of politiemaatregel uit het voertuig werd gezet, aan de reiziger die om persoonlijke redenen van een betaalde reis afziet, en aan de reiziger die zijn vervoerbewijs verloren heeft. In de laatste twee gevallen is wel een specifieke reglementering voor de abonnementen. Bij staking bij De Lijn worden voor de terugbetaling op de abonnementen volgende richtlijnen toegepast : bij een weekabonnement, vanaf 4 kalenderdagen staking ; bij een maandabonnement, vanaf 13 stakingsdagen ; bij een abonnement voor 3 maanden vanaf 36 stakingsdagen ; en bij een jaarabonnement vanaf 130 stakingsdagen. Ons sociaal klimaat is gelukkig veel gunstiger dan dat.

Terugbetaald wordt dus slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden en dan nog alleen aan abonnementhouders met een vervoerbewijs op naam en een vervoerbewijs met een welomschreven geldigheidsgebied (stadsabonnementen). Zo worden bijvoorbeeld wel de houders van een stadsabonnement Gent en Aalst gecompenseerd met een over-

eenkomstig aantal dagpassen voor die dagen waarop de respectieve steden optraden als derde betaler en het openbaar vervoer bijgevolg gratis was.

Op 1 juli 2002 zullen alle abonnementen netabonnementen worden en dan is het gebruik ervan niet langer lokaliseerbaar. Vanaf dat ogenblik zal niet meer worden voorzien in compensaties.

In het uitvoeringsbesluit Basismobiliteit zal wel een procedure van financiële compensatie worden opgenomen voor het geval het aanbod van De Lijn niet overeenkomt met de normen inzake basismobiliteit.

Vraag 14 van CD&V betreft de tariefintegratie in en rond Brussel. Een eerste concrete stap wordt gezet op 1 september 2002. Dan worden het stadsbiljet Brussel, de stadkaart Brussel, de voorstadskaart Brussel en de dagpas Brussel volledig compatibel. Een vervoerbewijs, aangekocht bij één van de vier bedrijven (De Lijn, MIVB, TEC en NMBS), zal dan gebruikt en ontwaard kunnen worden bij elk van de andere, ook bij de aanvang van elke verplaatsing. Een stadkaartreiziger in Brussel zal dan nog slechts één kaart moeten bezitten, daar waar hij nu in het slechtste geval vier kaarten moet hebben. Tot nu toe kon een stadkaart aangekocht bij De Lijn, bij de aanvang van de rit alleen gebruikt en ontwaard worden bij De Lijn. Een gecoördineerde aanbestedingsprocedure voor de aankoop van ontwaardingsapparatuur is reeds opgestart en ook het kaartmateriaal zal in coördinatie worden aangemaakt. Daarnaast blijft het Brussels stadsabonnement (MTB) gewoon bestaan. De Lijn onderneemt ook stappen om zijn netabonnement gecombineerd te verkopen met het nieuwe netabonnement van de MIVB.

Voor de verdere tariefintegratie in een ruimere straal rond Brussel zullen binnen afzienbare tijd opnieuw besprekingen worden gevoerd. Daarbij zal rekening worden gehouden met de realisatie van het GEN-net maar ook met de tarifaire evoluties bij de vier bedrijven.

Voor de stand van zaken rond het Economisch Samenwerkingsverband (ESV) verwijzen we naar de beslissing van de Vlaamse regering die dateert van 1 maart jongstleden.

Vraag 15 van CD&V gaat over de kostprijs van de Vervoersgarantiekaart (VG-kaart). Personen met een VG-kaart reizen bij De Lijn aan een verminderd tarief. Momenteel wordt hiervoor de VG-tweerittenkaart gebruikt. Die kost 1 euro, of een halve euro per rit.

In de geest van de andere tariefmaatregelen zal er vanaf 1 april 2002 niet meer gewerkt worden met verminderingskaarten, maar met een VG-netabonnement dat dus geldig zal zijn op het hele net van De Lijn. Hiervoor zal 25 euro per jaar aangerekend worden, wat overeenkomt met de huidige prijs van 50 ritten.

Vraag 18 van CD&V geeft het aandeel weer van De Lijn en van de privé-exploitanten in de bussen voor geregeld vervoer. Die verdeling weerspiegelt de historisch gegroeide verdeling van één derde privé-exploitatie en twee derde exploitatie in eigen beheer. Als men het niet in voertuigen maar in buskilometers uitdrukt, lag die verhouding in 2000 trouwens licht anders : 36 procent voor de exploitanten en 64 procent in eigen beheer.

Conform met de Europese context wil De Lijn de privé-sector systematisch inschakelen in haar exploitatie. Met het oog daarop loopt op dit ogenblik een Europese procedure voor de toewijzing van exploitatiepakketten aan privé-busbedrijven. In overeenstemming met de wensen van de Vlaamse overheid doet De Lijn ook bij nieuwe projecten in hoge mate een beroep op externe aanbesteding. Denk maar aan de vele belbusprojecten die de afgelopen jaren zijn opgezet.

In 2000 zaten we voor het aantal uitgevoerde kilometers in het kader van de basismobiliteit en van de convenants nog dicht bij de historische verhouding van 64 procent in eigen beheer en 36 procent door exploitanten. In 2001 is die verhouding sterk gewijzigd : nog 56 procent in eigen beheer tegen 44 procent bij de exploitanten. In het jaar 2000 vloeide 65 procent van de vastgelegde budgetten voor de projecten basismobiliteit en mobiliteitsconvenants naar exploitatie door privé-bedrijven tegen 35 procent naar exploitatie in eigen beheer. Deze verhouding is dus het omgekeerde van de door CD&V geciteerde verdeling van het aantal ingezette bussen.

De heer Johan Sauwens : Men moet het parlement ernstig nemen. Men bekijkt een deelaspect, namelijk het project basismobiliteit en convenants en dan doet men alsof dat de verhouding is.

De cijfers voor 2001 heb ik niet, maar wel die van 2000. Daar merk ik dat nog slechts 32 procent van de vervoerskilometers wordt uitgebaat door privé-exploitanten. Ik zou graag beschikken over het totaalcijfer voor het jaar 2001.

Mevrouw Ingrid Lieten : De regering en het parlement hebben ons een 50-50-verhouding opgelegd

en die doelstelling willen we ook realiseren, maar niet ten koste van een sociaal bloedbad. Het was niet de bedoeling van het Vlaams Parlement dat we personeel zouden ontslaan en onze bussen te koop aanbieden om ze te laten vervangen door privé-exploitanten. Voor alle nieuw aanbestede projecten willen we een beroep doen op privé-exploitanten en dat zijn er heel wat, want de invulling van de basismobiliteit is pas gestart. Zo zullen we de verhouding 50-50 bereiken.

De heer Johan Sauwens : Het aantal personeelsleden is toegenomen van 4.846 in 1995 naar 5.813 in 2000 en zelfs 6.186 in 2001. Er is dus een omgekeerde beweging aan de gang. Naar oude socialistische gewoonte is men bezig met de uitbouw van een verlieslatende organisatie die mettertijd haar doelstellingen niet meer zal kunnen realiseren. Dat is de cubanisering van het openbaar vervoer. Dat zijn de cijfers en ik vraag of die cijfers juist zijn.

Mevrouw Ingrid Lieten : De lijnen die we nu in eigen exploitatie bedienen, willen we behouden. Het extra aanbod willen we realiseren in samenwerking met privé-partners. Dat gebeurt in overleg met de federatie van de autocar- en autobusexploitanten. We zijn van plan de norm te halen. We zullen trouwens niet anders kunnen, want het realiseren van de doelstellingen inzake basismobiliteit vergt een toename van het aanbod. Zowel de privé-exploitanten als De Lijn zullen extra inspanningen moeten doen om bussen aan te kopen en om personeel aan te werven en op te leiden.

Ik vraag zeker niet dat het aandeel van De Lijn zou verhoogd worden. De heer Sauwens geeft terecht aan dat we, met het oog op de beheersbaarheid en de efficiëntie, met onze personeelssterkte een kritische norm benaderen.

De heer Didier Ramoudt : Ook ik heb vragen bij de cijfers over de sociale balans en over het rollend materiaal.

In de periode 1996-2000 is het aantal bussen van De Lijn gegroeid met 124 eenheden, terwijl het aantal ingezette bussen bij de pachters met slechts 4 eenheden is toegenomen. Op die manier zal het streven naar een 50-50-verhouding een werk van lange adem zijn.

Op één jaar tijd, namelijk van 1999 tot 2000, werden er 213 extra personeelsleden in dienst genomen, 199 arbeiders en 14 bedienden, terwijl er slechts 9 extra bussen in gebruik werden genomen. Waarvoor worden deze mensen ingezet ? Wat is het gevolg voor de exploitatiekosten ? Over een

periode van vijf jaar zijn er 816 personeelsleden bijgekomen voor amper 12 miljoen bijkomende kilometer. Zonder sociale correcties zal De Lijn een reus op lemen voeten worden. Tot nog toe werd de sterke aangroei van personeelsleden niet gemotiveerd. Ze staat zeker niet in verhouding tot de extra taken die zijn vervat in het decreet Basismobiliteit. Op vijf jaar tijd komt men dus aan 6,3 werknemers per bus. De trams zullen het verschil niet maken, want er zijn in die periode maar 17 extra trams in gebruik genomen.

De pachters rijden blijkbaar meer kilometers met eenzelfde vloot. Dat betekent dat de bestaande lijnen intensiever worden geëxploiteerd of dat ze worden verlengd, wat kan leiden tot een betere rentabiliteit voor de pachters. Mevrouw Lieten zegt dat er in 2001 een aanzienlijke verbetering is geweest. Maar blijkbaar zijn er in 2001 weer een 20-tal bussen bijgekomen.

Mevrouw Ingrid Lieten : Sinds een drietal jaar zijn we bezig met een inhaalplan voor de investeringen in bussen. Het wagenpark was zeer oud. Dat was negatief voor de dienstverlening en het leidde tot hogere onderhoudskosten en tot een langere onderhoudsduur. De bussen bleven te lang in de stelplaats staan. Daarom willen we de gemiddelde leeftijd van de bussen, die nu 7 jaar is, laten dalen. We slagen er echter niet altijd in de oude bussen tijdig uit circulatie te halen. Die blijven immers nodig voor een versterking van de ritten, om de klanten te kunnen vervoeren.

Een tweede element betreft de toename van personeel. Dat is een belangrijk aandachtspunt. Ik deel de bekommernis van de commissieleden. Men moet er wel rekening mee houden dat het personeel van De Lijn niet rechtstreeks geëxtrapoleerd kan worden op de exploitatie. Een overheidsbedrijf heeft niet alleen de taak om een deel van de exploitatie te verzorgen, maar ook om beleidsvoorbereidend werk te doen en een belangrijke actor te zijn in het vervoersmanagement. In dat verband heeft het bedrijf zich moeten aanpassen aan de bijkomende taken die het de laatste jaren heeft gekregen. Ik geef een aantal voorbeelden. De Lijn is partner in het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het opvolgen van die plannen brengt de inzet van heel wat personeel met zich mee. Er zijn ook een aantal grotere projecten, zoals de grootstedelijke projecten Antwerpen en Gent, die nog meer aandacht vragen. Daarbovenop zijn in de beheersovereenkomst een aantal kwalitatieve doelstellingen geformuleerd om een dienstverleningsapparaat voor de klanten uit te bouwen. Daarin moeten we ook extra investeren. Zo zijn er

een aantal jobs die niet direct gerelateerd zijn aan de exploitant maar die eigen zijn aan ons bedrijf. U kan de cijfers dan ook niet zomaar met elkaar vergelijken.

De heer Didier Ramoudt : Een stijging van meer dan 300 personeelsleden op een jaar tijd kan men niet volledig toeschrijven aan de convenants. Wat gaat u doen met het personeel als de convenants opgesteld zijn ? Op een bepaald ogenblik zal u met een groot overschot te kampen hebben.

Mevrouw Ingrid Lieten : De bijkomende personeelsleden zijn niet alleen aangeworven in het kader van het convenantsbeleid. Ik heb alleen willen aangeven dat De Lijn een aantal nieuwe functies heeft gekregen waardoor we bijkomende aanwervingen hebben gedaan. Het spreekt voor zich dat een aantal bijkomende aanwervingen te maken hebben met chauffeurs om de bussen en trams te vervullen. Ik deel uw bezorgdheid dat we daarop heel nauwlettend moeten toezien.

Aan de andere kant zijn het vervoersmanagement en het hele ontwikkelingsproject permanente taken, want in de verschillende decreten is opgenomen dat de projecten permanent geëvalueerd, bijgestuurd en verfijnd worden. In die zin gaat het niet om eenmalig werk, maar de integrale benadering van het mobiliteitsbeleid vraagt dat De Lijn daaraan tegemoetkomt.

De heer Carl Decaluwe : Ik wil nog even terugkomen op de cijfers over basismobiliteit en convenants in eigen beheer en exploitanten. Als we spreken over een 50/50-verhouding, is het de bedoeling dat het hele pakket daaronder valt. De cijfers van de heer Sauwens gaan over het geheel en u geeft cijfers van de bijkomende projecten. Dat is een heel andere vraag dan diegene die het parlement gesteld heeft, namelijk proberen te streven naar een 50/50-verhouding in het geheel. Het is belangrijk om de correcte cijfers te hebben om te kunnen vergelijken. Er is duidelijkheid nodig over de verdeling van de buskilometers in eigen beheer en van de exploitanten in het totaal. Beschikt u over de cijfers van het geheel ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We willen zonder enige twijfel de doelstelling halen die door het parlement gesteld is. Die doelstelling is echter pas recentelijk gesteld en kan niet direct behaald worden. Bovendien willen we die zoveel mogelijk realiseren door het nieuwe aanbod. Daar willen we duidelijk de verhouding optrekken. Die trend is begonnen in 2001 en zal in 2002 en 2003 voortgezet worden. De intentie is er wel degelijk. Wat betreft de kostprijs

is een belangrijk proces aan de gang. We hebben voor alle contractanten die een bepaalde lijn exploiteerden, in uitvoering van het beleid van de Vlaamse regering, een proces van mededinging georganiseerd. Alle exploitanten hebben de kans gekregen om een voorstel te formuleren. Dat moet tegen begin april in ons bezit zijn. Als we de voorstellen analyseren, zullen we kunnen vaststellen of de prijs per kilometer die door de pachter gerealiseerd wordt goedkoper is dan die gerealiseerd door De Lijn. We zijn benieuwd naar de cijfers. Voor de organisatie van de mededinging hebben we een goede samenwerking opgezet met de federatie omdat die laatste dezelfde doelstelling heeft, met name een eerlijke en transparante marktraadpleging organiseren om te komen tot een goede prijs-kwaliteitverhouding.

De overname van het leerlingenvervoer is volledig uitbesteed en zal dat blijven. Er is dus zeker sprake van een ontwikkeling in de richting van de grotere inzet van privé-exploitanten, op basis waarvan we naar een 50/50-verhouding willen evolueren.

Wij dragen systematisch dit Vlaamse model van publiek-private samenwerking uit in Europa. We menen dat in ons model inspiratie kan gevonden worden. We vinden het belangrijk dat een gedeelte exploitatie in eigen beheer blijft om als bedrijf de nodige continuïteit in publieke knowhow en marktkennis te behouden, maar ook om uiteindelijk een belangrijke bijdrage te leveren in de regulering van de privé-sector zodat ook daar een goede kans blijft bestaan voor de kleinere bedrijven. Op die manier worden we niet geconfronteerd met een monopolie van twee of drie grote bedrijven waarbij de overheid uiteindelijk ook weinig waarborgen heeft om een goede prijs-kwaliteitverhouding te krijgen.

Wat de vraag 23 van CD&V over de UITP Regional Transport Award betreft, wordt de kusttram in de internationale classificatie algemeen erkend als light-railsysteem. Maar de actuele literatuur vernoemt ook steeds meer moderne tramsystemen onder de light-railcategorie. In een internationale vergelijking, bijvoorbeeld met recente projecten in Frankrijk of Duitsland, komen op die manier ook onze Hermelijntrams voor de categorie light rail in aanmerking.

De Lijn ontving de UITP Regional Transport Award met de volgende motivering : De Lijn is het resultaat van het samengaan van de maatschappijen voor openbaar vervoer van Antwerpen (MIVA) en Gent (MIVG), en het Vlaamse deel van de vroegere Buurtspoorwegen (NMVB). Met de fusie van

deze drie afzonderlijke partners tot een geïntegreerd netwerk van stads-, voorstads- en regionaal vervoer – elk met zijn eigen type van rollend materieel (van tram tot belbus) – en in een door de federalisering sterk veranderend politiek klimaat, is De Lijn erin geslaagd om haar reizigersaantallen gevoelig te doen toenemen. Door de samenwerking met privé-partners heeft De Lijn een gecontroleerde mededinging ingevoerd op de Vlaamse openbaar-vervoermarkt. Kwaliteitsvol management en klantgericht werken maakte het mogelijk om de verschillende doelstellingen te bereiken en verwachtingen van de reizigers en de overheid – die voor de nodige fondsen zorgt – in te lossen.

De Lijn heeft de decretale opdracht voor de organisatie van openbaar vervoer. De bewuste keuze tot uitbesteding van een deel van het net, waardoor een constante uitwisseling van opgedane ervaring tussen De Lijn en haar privé-partners bestaat, heeft voor de jury meegespeeld in het toekennen van de prijs.

Agalev vraagt in vraag 1.4 naar de implementatie van milieuzorg bij De Lijn. Wij zijn ervan overtuigd dat een succesvol openbaar vervoer, met een goede bezettingsgraad, kan bijdragen tot een beter milieu. Dat staat trouwens in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Elke modal shift naar duurzamere vervoermodi is positief. Volgehouden inspanningen voor interne milieuzorg moeten dat effect nog versterken. Belangrijk daarbij is het verminderen van de luchtverontreiniging door onze voertuigen.

De voertuigen van De Lijn legden in 2001 gezamenlijk ongeveer 145 miljoen kilometers af. De meerderheid van de bussen is uitgerust met een dieselmotor, wat een belasting voor het milieu inhoudt. Om de schadelijke uitstoot van gassen te verminderen worden door De Lijn verschillende sporen gevolgd.

Niettegenstaande de vermindering van de uitstoot van nieuwe voertuigen door de steeds strengere Euronormen, wil De Lijn zoveel mogelijk voertuigen voorzien van een roetfilter. Er rijden reeds 18 stadsbussen met een roetfilter. Op de investeringsbegroting van 2002-2004 is voorzien in de installatie van 760 bijkomende bussen.

De Lijn heeft in 1994 5 autobussen op aardgas ingezet. Deze aardgasmotor heeft het voordeel dat er geen zichtbare roet of zwaveldioxide uitgestoten wordt. Het nadeel is dat er veel onverbrande methaan vrijkwam en dat is een zeer sterk broeikasgas. Daarom werd dit project niet uitgebreid. Ondertussen is dit probleem bij de nieuwe generatie

motoren opgelost. We denken aan een nieuw proefproject.

De Lijn heeft in Leuven gedurende 2 jaar met hybride bussen gereden, die buiten de stad op diesel en in de stad op elektriciteit reden. Technisch bleek dit geen goede oplossing: elektrisch rijden op batterijen heeft een slecht rendement. De energiebalans biedt weinig voordelen.

De Lijn is reeds jaren betrokken in diverse waterstofprojecten, onder andere een stadsbus met een waterstofmotor. Diverse specialisten zien veel voordelen in het gebruik van waterstof omdat er uitsluitend waterdamp vrijkomt. Het produceren van de waterstof vraagt veel energie. Intensief inzetten van waterstofvoertuigen aan een redelijke kostprijs zal waarschijnlijk slechts binnen 10 tot 20 jaar mogelijk zijn.

In 2005 daalt de toegelaten uitstootnorm van 5 naar 2 gram NOx/kWh. Een aantal Europese bedrijven zijn met onderzoeken bezig. Indien mogelijk zal De Lijn in 2003 deelnemen aan proefprojecten. De besprekingen hierover zijn reeds bezig.

Agalev vraagt ook naar een mogelijke toepassing van EMAS. EMAS is een milieuzorgsysteem, vergelijkbaar met de ISO-normering in de kwaliteitszorg. De milieucoördinator van De Lijn heeft zitting in de MOVI-werkgroep, die instaat voor de verdere uitwerking van het milieuzorgsysteem van de VOI's. Het is bekend dat onze Hermelijntrams tot de stilste van Europa behoren.

Vraag 1.3. van Agalev handelt over het verhogen van de publieke betrokkenheid. Wat betreft het betrekken van vertegenwoordigers van het ruime publiek, en meer bepaald de klanten, heeft De Lijn een jarenlange ervaring met de raden van advies. De raden van advies werden ingesteld door het artikel 22 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, dat in één raad van advies per exploitatie-entiteit voorziet. In de memorie van toelichting staat dat deze raden opgericht werden om gewestelijke en plaatselijke besturen, gebruikers en exploitanten te betrekken bij het openbaar vervoerbeleid. De opdracht wordt verder besproken met de partners.

De samenstelling van de raden van advies, oorspronkelijk geregeld door een besluit van de Vlaamse regering van 9 oktober 1991, wordt op dit ogenblik bepaald door het besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000. Eerder al was, in 1998, de samenstelling gewijzigd in de richting van een grotere vertegenwoordiging van de gebruikers.

Artikel 1 van het besluit van 17 juli 2000 bepaalt dat per exploitatie-eenheid de raad van advies is samengesteld uit een voorzitter, vertegenwoordiger van het Gewest ; een ondervoorzitter, afdelingshoofd van AWW ; de directeur van de exploitatie-entiteit van De Lijn ; een vertegenwoordiger van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij ; twee vertegenwoordigers van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ; vier vertegenwoordigers van de gebruikers, vertegenwoordigd in de SERV ; een vertegenwoordiger van het comité Milieu en Mobiliteit (KOMIMO) ; een vertegenwoordiger van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen ; een vertegenwoordiger van de NMBS ; een vertegenwoordiger van de MIVB (enkel in Vlaams-Brabant) ; een vertegenwoordiger van de adviesraad Senioren en Verkeer ; een vertegenwoordiger van de Gezins- en Welzijnsraad ; en een vertegenwoordiger van de provincie.

De raden van advies zijn sinds dit besluit echter nog niet nominatief samengesteld. Een aantal vertegenwoordigde organen moeten hun kandidaten nog voordragen. Ze moeten rekening houden met het decreet van 15 juli 1997 houdende invoering van een meer evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen. Intussen blijven de raden van advies wel in hun huidige samenstelling actief.

Een instrument waarmee we voeling houden met de wensen van de gebruikers, is de kwaliteitsbarometer, waarover vraag 8 van CD&V is gesteld. In 1998 bedroeg de algemene tevredenheidsscore op deze kwaliteitsbarometer 78 procent en in 2000 was dat gestegen naar 85 procent. Hierbij werd aan de geënquêteerden gevraagd in welke mate zij tevreden zijn over het openbaar vervoer met bus en/of tram van De Lijn. Het gaat dus niet om een gewogen gemiddelde van antwoorden op andere vragen, maar om een aparte vraag naar de algemene tevredenheid. Daarna kregen de respondenten ook meer gedetailleerde vragen over hun oordeel over specifieke onderdelen van de dienstverlening. Deze afzonderlijke detailscores vormen dus geen algemene score.

Vraag 1.7 van Agalev gaat over het aanbod van De Lijn voor mindervaliden. Bij de begrotingsopmaak van 2001 heeft de Vlaamse regering beslist dat alle personen met een handicap die ingeschreven zijn bij het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap, recht hebben op gratis openbaar vervoer bij De Lijn. In uitvoering van dit besluit verstuurt De Lijn sinds begin 2001 een gratis netabonnement naar deze categorie van rechthebbenden. Later is die maatregel uitgebreid

naar de personen met een handicap, die een tegemoetkoming krijgen van het federaal ministerie van Sociale Zaken en die wonen in Vlaanderen. Sinds eind 2001 krijgen zij ook een gratis netabonnement.

De rechthebbenden moeten dat abonnement niet aanvragen. Op basis van de persoonsgegevens die door het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap en het ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu maandelijks worden verstrekt, wordt automatisch een netabonnement gestuurd naar de rechthebbenden.

Daarnaast wordt ook flink geïnvesteerd in rollend materieel met een goede toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit. In de slide 25 wordt een overzicht gegeven van het huidige aanbod van lagevloerbussen en de situatie na de levering van een aantal lopende bestellingen. In de nieuwe lastenboeken wordt uitgegaan van lagevloerbussen met oprijplaat of lift plus verankerings- of bevestigingssysteem voor rolstoelen.

In slide 26 worden de toegankelijkheidsvoorzieningen voor de trams verduidelijkt. Alle kusttrams hebben een lagevloertussenkast. De laatste 32 hebben ook een oprijplaat en een bevestigingssysteem voor rolstoelen. In Gent en Antwerpen worden toegankelijke Hermelijntrams ingezet. Er wordt aan gewerkt om de perrons zodanig aan te passen, dat hun hoogteniveau gelijk is aan het instapniveau van de lagevloertrams.

Zowel voor bus als tram zijn in de lastenboeken eisen opgenomen voor halteaanvraag, de kleur en bereikbaarheid van de alarmdrukknoppen, voorhouden zitplaatsen, handvatten en stangen, vloerhellingen, breedte van de gangen, die rekening houden met minder mobiele en visueel gehandicapten.

De VZW 'Toegankelijkheidsbureau' te Kermt-Hasselt maakt een adviesstudie over de toegankelijkheid van infrastructuur en rollend materieel van De Lijn voor diverse doelgroepen. We wachten op de besluiten van deze studie om de bestaande toestand eventueel te wijzigen of bij te sturen.

Ten slotte moet wel voor ogen worden gehouden dat er altijd mensen zullen blijven die niet kunnen deelnemen aan het reguliere openbaar vervoer. Voor die mensen bestaan er afspraken met het ministerie van Welzijn, meer bepaald in verband met de subsidiëring van de mindermobielen centrales.

Agalev-vraag 1.8.2 betreft het stimuleren van het fietsgebruik. Bij De Lijn is een aantal jaren geleden onderzoek verricht naar de mogelijkheid om voor- aan in de bus een fietsenrek te plaatsen. Voor de Belgische wetgever bleek deze aanpassing echter niet mogelijk. In het kader van de kustacties van De Lijn is ook een fietsentram uitgetest. Maar deze proef kende slechts een zeer gering succes.

Uiteraard willen we zoeken hoe we het de fietsers makkelijker kunnen maken. Het meenemen van fietsen verhoogt de stilstandtijden, wat andere klanten hindert en zelfs de dienstregeling en de aansluitingen in het gedrang kan brengen. Fietsen beperken ook de ruimte in de bus. Voor openbaar vervoer over langere afstanden, zoals met de trein, spelen langere stilstandtijden een kleinere rol. Maar voor het Vlaamse stads- en streekvervoer is het een factor die meespeelt bij het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer.

We zijn er wel van overtuigd dat de fiets een belangrijke rol heeft, onder meer in het voor- en nansport. Om daar fietsgebruik te stimuleren, biedt de VVM De Lijn door de gesubsidieerde halteaccommodatie, schuilhuizen en fietsenstallingen en anti-diefstalrekken aan.

Als laatste vraag wil ik graag vraag 4 van CD&V behandelen over de afbakening van de stedelijke gebieden. In de slide 27, gebaseerd op de beleidsbrief van de minister van Ruimtelijke Ordening, wordt een stand van zaken over die afbakening gegeven. Er is dus nog flink wat werk aan de winkel.

De Lijn onderschrijft uiteraard het Structuurplan Vlaanderen. En we erkennen dat de verantwoordelijkheid over de uitvoering en de mogelijke herziening bij het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening ligt. Maar de raakvlakken tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit maken meer overleg noodzakelijk.

Initieel is De Lijn ook betrokken geweest bij de eerste afbakeningen voor de regionaal stedelijke gebieden Aalst en Kortrijk. Toch blijkt dat er behoefte bestaat aan een meer structurele betrokkenheid van De Lijn. De minimumnormen inzake basismobiliteit zijn immers rechtstreeks met de afbakening van de stedelijke gebieden verbonden.

Wijzigingen inzake afbakening van stedelijke gebieden leiden, voor zover het om woongebieden gaat, direct tot wijzigingen van het minimumaanbod. Bij uitbreiding van het stedelijk gebied kan dat automatisch bijkomende exploitaties inhouden. Omgekeerd kan de selectie als buitengebied van

gemeenten in de rand van grootstedelijk gebied geen rekening houden met de actuele toestand.

Ik wijs nogmaals op het belang van een goede doorstroming voor het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer aantrekkelijker moet zijn dan de auto, dan mogen onze trams en bussen niet in de file staan. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer vereist een adequate verkeerslichtenregeling en soms ingrijpende infrastructuurmaatregelen. We hopen dat we in de toekomst met al onze partners goede afspraken kunnen maken.

IV. Derde bespreking (16 april 2002) – hoorzitting met de ambtelijke top van De Lijn en de minister over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst en aandachtspunten en aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Tijdens de vorige hoorzitting onderstreepte de directeur-generaal van De Lijn geregeld dat het de minister is die het beleid bepaalt. De minister wijst echter telkens opnieuw op de eigen verantwoordelijkheid van De Lijn.

In de nieuwe beheersovereenkomst moet er meer duidelijkheid komen over de afbakening van de bevoegdheden. De huidige beheersovereenkomst is reeds met één jaar verlengd. Ik meen dat het theoretisch goed zou zijn dat de huidige beheersovereenkomst nogmaals met een jaar zou worden verlengd. Dat zou logisch zijn, aangezien dan tijdens de volgende regeerperiode een nieuwe beheersovereenkomst kan worden opgesteld voor de hele regeerperiode.

De directeur-generaal wees er tijdens de vorige hoorzitting op dat De Lijn slechts een middelenverbintenis heeft en geen resultaatsverbintenis. In de volgende beheersovereenkomst moeten toch ook resultaatsverbintenissen worden ingeschreven.

Uit de door de ambtelijke top van De Lijn net rondgedeelde documenten valt af te leiden dat het aantal reizigers sterk stijgt. Dit heeft te maken met het gratis vervoer. Uiteraard is er een derde partij die deze rekening betaalt. Verder valt uit de documenten af te leiden dat er een stevige personeelsaan groei is bij De Lijn.

Mevrouw Lieten heeft ook gesteld dat als er bij De Lijn daardoor tekorten zouden ontstaan, De Lijn de garantie heeft dat de Vlaamse overheid bijpast.

De stelling als zou De Lijn enkel het beleid van de minister uitvoeren, doet uiteraard de vraag rijzen waarom er dan überhaupt een beheersovereenkomst nodig is ?

De heer Johan Sauwens : Als De Lijn enkel uitvoert wat de minister heeft bepaald, waarom is er dan een autonoom overheidsbedrijf of EVA nodig ? Kan De Lijn dan niet beter een verlengstuk worden van de administratie ? Als er geen eigen beleid wordt gevoerd, is autonomie overbodig en heeft men directeurs-generaal nodig.

De heer Robert Voorhamme : Ik begrijp niet wat 'beheersautonomie' voor CD&V betekent. In 2000 hebben we met deze commissie PPS-projecten bezocht in Groot-Brittannië. Een van de projecten is me sterk bijgebleven. Hoewel de overheid ook de normen vaststelde op het vlak van passagiers- en tarievenbeleid, beschikte de onderneming over een grote mate van autonomie. Het project werd algemeen beschouwd als een toonbeeld van PPS. Er is dus een zekere vorm van beheersautonomie mogelijk.

De Lijn beschikt wel degelijk over heel wat autonomie ; er kunnen verbintenissen worden aangegaan op het vlak van frequentie, comfort, klokvastheid enzovoort. Autonomie is meer dan het bereiken van financiële doelstellingen.

Een financiële resultaatsverbintenis impliceert dat het prijsbeleid volledig door de instelling zelf bepaald wordt. Door dergelijke liberalisering zou het niet meer gaan over openbaar vervoer en daar kan ik het niet mee eens zijn.

Er bestaan heel wat misverstanden. Een juist begrip van de verschillende standpunten is noodzakelijk.

De heer Johan Sauwens : De centrale vraag is of een beheersovereenkomst een goed instrument is voor een zo snel evoluerend beleidsdomein.

De opeenvolgende beslissingen van regering en parlement onder meer over tarieven, mobiliteitsconvenants, basismobiliteit hebben een zeer ingrijpende weerslag op de werking van het autonoom overheidsbedrijf. Daaraan zijn bovendien budgettaire implicaties verbonden. De huidige beheersovereenkomst werkt niet meer en moet dringend geactualiseerd worden. Ik denk dat men voortaan moet werken met beheersovereenkomsten van kortere duur. Ook in het boek van het Rekenhof wordt daarop gewezen.

Men moet de lagere inkomsten ten gevolge van de tariefmaatregelen durven doorrekenen voor de komende jaren. Het is niet zeker dat de regering volgend jaar voldoende middelen kan vrijmaken voor het stads-en streekvervoer om de exploitatie op het huidige niveau te kunnen handhaven.

Uitgaande van de gegevens voor 2001 – die we echter nog niet officieel gekregen hebben – en in de veronderstelling dat de inkomsten met 2 procent en de exploitatiekosten met 4 procent per jaar stijgen, zijn er in 2006 19,1 miljard frank exploitatiesubsidies nodig. Dat is 26 procent meer dan vorig jaar. De dekkingsgraad – dat is de verhouding tussen ontvangsten en exploitatiekosten – daalt dan van 37 procent in 1991 tot 24,7 procent in 2001 en 22 procent in 2006.

De veronderstelde stijging van de inkomsten staat haaks op de daling van de ontvangsten van de laatste twee jaar. De toename is gebaseerd op een constant verbruik en een tariefverhoging, die de inflatie volgt. Dat veronderstelt een stijging van de kosten met 4 procent per jaar, wat veel minder is dan de aanwas in de voorbije jaren.

Het Rekenhof spreekt over een stijging van 6 procent alleen van de loonkosten in 2001. Dan worden de extra kosten van basismobiliteit, ongeveer 3 miljard frank, nog niet verrekend. In het totaal zou het dan gaan over 45 procent meer overheidsbijdrage in 2006 dan in 2001. Toepassing van de huidige budgettaire normen van de regering, 2 procent uitgavenstijging plus 2 procent inflatie, laat maar een stijging met 22 procent toe.

Ik heb dan nog geen rekening gehouden met de 29 kilometer extra spoor in Antwerpen en de 23 kilometer dubbel spoor in Gent, die moeten gerealiseerd worden en het exploitatiebudget zullen doen stijgen.

Samengevat heeft De Lijn de verantwoordelijkheid om de juiste berekeningen te maken en het parlement en de regering tijdig in te lichten over de verwachte evolutie. De overheidsmiddelen van De Lijn zullen volgens de huidige budgettaire groeicnorm stijgen met 22 procent. Voor de huidige engagementen en zonder toename van het aanbod – wat volgens de spreker noodzakelijk is – is echter een stijging met 45 procent nodig.

De toename van het aantal reizigers is te danken aan een verhoging van het aanbod en niet aan de verlaging van de tarieven. Een verdere verhoging van het aanbod in de landelijke gebieden, de daluren en 's avonds is nodig om tegemoet te komen

aan de wensen van de reizigers. De kostengroei en de ontvangstendaling stellen De Lijn voor een onoverkomelijk probleem in 2003.

Door het gratis openbaar vervoer stijgt het aantal reizigers, dat slechts voor één of twee haltes meereijdt. Is dat een doelstelling inzake mobiliteit van dit parlement en deze regering ?

Kan de directeur-generaal meer uitleg geven bij de reële toename van de mobiliteit, i.c. het gebruik van de Buzzy Pazz ? Ik heb de indruk dat de cijfers gebaseerd zijn op theoretische berekeningen en niet op vaststellingen op het terrein.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Er zijn dus twee discussiepunten. Vooreerst is er het nut en de inhoud van de beheersovereenkomst. Voorts oppert de heer Sauwens de vraag of de regering voldoende middelen zal ter beschikking stellen om alle plannen te realiseren.

Mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn : De Lijn voert het beleid van de Vlaamse overheid loyaal uit : basismobiliteit, specifiek tarievenbeleid voor bepaalde doelgroepen, ...

Het is overigens niet aan De Lijn tegen die keuzes in te gaan. We moeten wel alle nodige informatie verzamelen om de budgettaire consequenties van de beleidsbeslissingen in te schatten en om die informatie door te spelen naar het beleidsniveau zodat men daar met kennis van zaken kan beslissen. Dat staat volledig los van de keuze tussen een resultaat- of een middelenverbintenis.

Wij pleiten voor een middelenverbintenis omdat we een aantal algemene doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen moeten realiseren in samenwerking met andere partners waarop wij niet altijd vat hebben. Het zal niet evident zijn om de realisatie van die doelstellingen in een objectieve resultaatverbintenis vast te leggen. Om de economische bereikbaarheid te verhogen, moeten we bijvoorbeeld werken aan de doorstroming en de commerciële snelheid. Wij doen dat nu al, maar in samenwerking met de wegbeheerders waardoor we het resultaat niet volledig in handen hebben.

Wij beseffen goed wat onze verantwoordelijkheid precies is en daarom is een resultaatverbintenis wel mogelijk voor bepaalde onderdelen. Dat gebeurde zo in het verleden en rekening houdend met de visienota Beheersovereenkomsten kan die manier van werken gerust voortgezet worden.

In die resultaatverbintenis kan dan worden vastgelegd hoe efficiënt en effectief de middelen worden ingezet. Andere thema's die in een resultaatverbintenis vastgelegd kunnen worden, zijn onder meer transparantie, rapportering, netnormering, ... De keuze voor een resultaat- of een middelenverbintenis moet afhankelijk zijn van de doelstellingen.

De keuze om De Lijn om te vormen tot een extern of een intern verzelfstandigd agentschap is eveneens afhankelijk van de doelstellingen. In onze voorstellen voor een betere bestuurlijke organisatie staan argumenten om van De Lijn een extern verzelfstandigd agentschap te maken. Het volstaat te kijken naar het personeelsbeleid, het financieel beleid en de betrokkenheid van de actoren uit het middenveld in onze raad van bestuur. Dat zijn argumenten die pleiten voor de keuze voor een extern verzelfstandigd agentschap.

Er is nogal wat veranderd sedert de periode waarin de huidige beheersovereenkomst werd opgesteld. De normen voor bijkomende sporen en trambeddingen waren vijf jaar geleden bijna revolutionair. Vandaag is de tijdsgeest alweer veranderd en hebben we nog veel ambitieuzere plannen. Daarom moet men nagaan hoe de beheersovereenkomst bijgestuurd kan worden, en met welke periode ze verlengd kan worden, rekening houdend met de maatschappelijke evolutie

Ik ben het niet eens met de heer Sauwens. Wij storten ons helemaal niet in een financieel avontuur. De kosten voor het bijkomende aanbod zijn redelijk goed ingeschat. De inkomstendaling als gevolg van de tariefmaatregelen is lager dan verwacht. Onze financiële toestand is gezond.

In de bijkomende documenten vindt men de balans en de resultatenrekening voor 2001. Voorts hebben we voor een uitsplitsing van de inkomstenstromen gezorgd, naast gegevens over de 50/50-verhouding (in eigen regie/privé-exploitanten).

Als we de cijfers van 2000 vergelijken met die van 2001 merken we een duidelijke kentering in het voordeel van de private sector. Ik onderstreep dat we basismobiliteit willen realiseren rekening houdend met de opgelegde 50/50-verhouding.

Minister Steve Stevaert : Als we De Lijn omvormen tot een administratie, wordt De Lijn BTW-plichtig waardoor ongeveer één vijfde van de ingezette middelen naar de federale overheid zou vloeien. Wij opteren alleen al om deze eenvoudige reden voor een EVA.

Ik pleit er voorts voor de beheersovereenkomst vijf jaar te laten gelden zodat ze samenvalt met de legislatuurperiode. In de huidige overgangsfase moeten we zoeken naar de beste oplossing. De huidige beheersovereenkomst moet bijgestuurd worden, maar het decreet bepaalt dat beheersovereenkomsten een looptijd van vijf jaar hebben. Daarom zou ik beheersovereenkomsten voor een langere termijn afsluiten mits een jaarlijkse tussentijdse evaluatie.

Ik ben voorstander van een beheersovereenkomst met meerdere meetbare indicatoren. Dat mogen zelfs indicatoren zijn waarvoor de maatschappij niet alleen verantwoordelijk is omdat we dan tenminste over informatie zullen beschikken.

De financiële toestand van De Lijn is goed. Er zijn steeds meer gebruikers dankzij het uitgebreide net en de gevoerde tarievenpolitiek. Het wagenpark wordt verjongd en het personeel neemt toe. Als we de verhouding tussen de private sector en de overheid nader bekijken, merken we een consequente en rustige inhaalbeweging van de private sector. Het imago van De Lijn is positief. De tevredenheid van de klant stijgt eveneens.

Daartegenover staat dat de bijdrage van de Vlaamse overheid is gestegen van 12,6 naar 21,4 miljard BEF. Slechts 1 miljard BEF of 5 % van het budget gaat naar het tarievenbeleid en hierover gaat 99 % van de discussies inzake De Lijn ! Dat is een politieke keuze waardoor de ontvangsten van De Lijn niet gedaald zijn ondanks de tarievenpolitiek. Ik begrijp dus niet waarop men zich baseert als men zegt dat de financiële situatie van De Lijn niet goed is.

Over het toekomstige budget voor het openbaar vervoer, bestaat binnen de Vlaamse regering een politieke afspraak. We zien overigens nauwlettend toe op de fifty-fiftyverdeling tussen het budget voor wegen en dat voor openbaar vervoer. De Vlaamse overheid kan het openbaar vervoer blijven financieren en moet dat ook doen, zoniet zaagt ze de tak af waarop ze zit : het betreft hier immers een gewestbevoegdheid. Dergelijke bevoegdheid doet de economische motor draaien en dat is bijzonder goed voor de ontvangsten.

De heer Johan Malcorps : Het succes van het beleid rond De Lijn is volledig te danken aan de massale overheidstussenkomst, waar ik overigens achter sta. Ik hoop alleen maar dat de overheid dat ook kan blijven volhouden. De SERV wijst er onder meer op dat Vlaanderen inzake overheids-

tussenkomst voor het openbaar vervoer door middel van trams en bussen bij de wereldtop hoort.

De heer Johan Sauwens : Het Rekenhof is in zijn boek van opmerkingen zeer duidelijk : de netto-vervoersontvangsten zijn in 2000 met 3,5 procent gedaald door de invoering van de tariefmaatregelen, de kosten met 9 procent gestegen en de gewesttoelagen met anderhalf miljard BEF of 13,8 procent toegenomen.

Het Rekenhof stelt dat, ondanks het evenwicht in de exploitatierekening 2000, de VVM nog altijd met een sluimerend tekort kampt, dat ze vooral met de dotatie voor tariefmaatregelen kon wegwerken. De VVM heeft echter geen volledig uitgewerkt plan om de toestand te verbeteren. De instelling wordt ook nog steeds geconfronteerd met een aantal vaststaande en mogelijke toekomstige kosten waarvoor ze geen voorziening heeft aangelegd en die supplementaire kredieten op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap noodzakelijk maakt.

De eigen ontvangsten dalen steeds sterker, de kosten stijgen op een explosieve manier en het parlement en de regering pleiten zeer sterk voor een bijkomend aanbod in het kader van de mobiliteitsconvenants en van het decreet op de basismobiliteit. Hoe gaat u dit alles financieel haalbaar maken ? Ook de productiviteit bij De Lijn neemt niet toe.

Op die vraag hebben we nog geen ernstig antwoord gekregen. De directeur-generaal moet mee verantwoordelijkheid nemen voor de budgettaire weerslag van de lijnen die zijn uitgezet.

De heer Jul Van Aperen : Als ik als bedrijfsleider de balans voor 2001 bekijk, dan merk ik dat het verschil tussen opbrengsten (492 miljoen euro) en kosten (499 miljoen euro) wordt gecompenseerd door financiële resultaten en eenmalige uitzonderlijke opbrengsten. Die smukken de balans op. Is dit toekomstgericht en kan men dit blijven volhouden ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : De keuze voor openbaar vervoer en het zoeken naar evenwicht tussen privé- en openbaar vervoer zijn belangrijk. Maar we kunnen er niet aan voorbij dat de reizigersontvangsten in de periode 1997-2001 daalden, hoewel het aantal reizigers sterk steeg en die stijging zelfs groter zou zijn bij de betalenden dan bij de niet-betalenden.

De rest van de ontvangsten zijn allemaal middelen van de belastingbetaler. Is de verhouding tussen 105 miljoen euro reizigersontvangsten en 368 miljoen euro middelen van de Vlaamse overheid en de Vlaamse gemeenten wel vol te houden ?

Minister Steve Stevaert : Dit heeft veel te maken met doelmatigheid. In het verleden hebben heel veel bussen leeg gereden. Met de Buzzy Pazz is er 39 procent meer verkocht. Daarmee worden veel meer mensen vervoerd. Abonnementen worden nu ook buiten de schooluren gebruikt. Door een drastische prijsdaling zijn er relatief minder ontvangsten maar de doelmatigheid van de middelen die de overheid besteedt, is gigantisch veel groter.

De heer Johan Sauwens : Het is fout wat u zegt. De kosten stijgen met 13 procent.

Minister Steve Stevaert : Daarnet hebt u gezegd dat de aangroei vooral komt van de basismobiliteit. Dat is niet zo : basismobiliteit zit nog maar in de beginfase. In landelijk gebied moet je ontelbaar veel meer bussen inzetten dan in stedelijk gebied om hetzelfde aantal vervoersequivalenten te bereiken. Basismobiliteit gaat uit van het recht op openbaar vervoer. Daarmee score je niet hoog. Hetzelfde geldt voor bussen die de laatste uren van de dag rijden : zij zijn het minst rendabel.

Als we de basismobiliteit niet in rekening zouden brengen en de tarievenpolitiek zouden extrapoleren op de oude vervoersmaatschappij, zou blijken dat het aantal franken per vervoerde kilometer drastisch gedaald is ten opzichte van het aantal gebruikers omdat de bussen nu een hogere bezettingsgraad hebben.

Dit is een doelmatigheidsindicator : de overheid moet als doelstelling hebben zoveel mogelijk mensen tegen een zo laag mogelijke maatschappelijke kostprijs vervoeren, met die correctie dat men in landelijk gebied en op bepaalde momenten van de nacht ook nog recht op vervoer heeft ; daar heeft men andere scoringspercentages.

Wil men een kostendekking van Europees topniveau dan is enkel openbaar vervoer in hartje Antwerpen en Gent mogelijk.

De heer Johan Sauwens : U zegt dat de kostprijs per kilometer gedaald is. Maar van 1997 tot 1999 is het gemiddeld aantal kilometer per chauffeur gedaald en die daling is in 2000 niet goedgemaakt. Er is dus wel degelijk een probleem van productiviteit.

Minister Steve Stevaert : Zonder de belbussen, die hebt u zelf geïnstalleerd, krijgen we een ander beeld.

De heer Johan Sauwens : Het gaat hier om de basismobiliteit. U moet juiste informatie geven.

Minister Steve Stevaert : Is CD&V daar nu al dan niet voor ? Als we basismobiliteit buiten beschouwing laten, zijn de resultaten van de VVM in efficiëntie gestegen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het standpunt van CD&V blijkt duidelijk uit de houding bij de stemming over het decreet op de basismobiliteit.

De minister bevestigt dat we aan de hand van de voorliggende cijfers nog niet kunnen bepalen wat de effecten zijn van het gratis openbaar vervoer. Mevrouw Lieten zegt zelf dat in een volgende beheersovereenkomst bepaalde doelstellingen en meetfactoren moeten worden ingebouwd. Ik denk dat we het erover eens zijn dat we zoveel mogelijk mensen zo dicht mogelijk bij hun woning openbaar vervoer willen aanbieden, zodat ze tegen de meest redelijke prijs en op een redelijke tijdsperiode er- gens kunnen komen.

Minister Steve Stevaert : Het is het aantal kilometers-reizigers dat men moet vergelijken.

De heer Johan Sauwens : De hoofddoelstelling van het verkeers- en mobiliteitsbeleid tijdens de voorbije tien jaar was om door het aanbod van een kwalitatief openbaar vervoer zoveel mogelijk mensen ervan te overtuigen hun auto thuis te laten en om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer.

Minister Steve Stevaert : Daar ben ik het niet mee eens. Ook de heer Decaluwe is een andere mening toegedaan, trouwens.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : We hebben het hier over de inhoud van de toekomstige beleidsovereenkomst. De minister bevestigt dat de effecten van het gratis openbaar vervoer nog niet kunnen worden berekend.

Minister Steve Stevaert : Deze effecten zullen ook nooit berekend kunnen worden.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Er zal toch een bepaalde verhouding moeten worden gehanteerd tussen de reizigersontvangsten, het aantal reizigers, de inbreng van de overheid en het aantal kilometers. We moeten kunnen nagaan of we de in-

spanningen in de toekomst zullen kunnen volhouden.

De heer Robert Voorhamme : Er moet vooral een politieke keuze worden gemaakt. We moeten de vervoersprestaties en het aantal reizigerskilometers zo nauwkeurig mogelijk proberen te meten, zodat duidelijk wordt welke groepen van de bevolking hiervan gebruikmaken.

Het gaat immers om een maatschappelijke dienstverlening. Daaruit kan een debat voortvloeien over de vraag of de maatschappelijke resultaten ook daadwerkelijk in verhouding zijn tot de investeringen door de overheid en de klant.

Het gaat duidelijk om een politieke discussie, die niet bedrijfseconomisch objectiveerbaar is. Het mobiliteitsbeleid steunt op een evenwicht tussen twee pijlers : investeringen in de wegeninfrastructuur en die in het openbaar vervoer. De doelstelling is te zorgen voor een verschuiving van een gebruik van het privé-vervoer naar het openbaar vervoer. Dit kan niet in een mathematisch model worden gegoten.

De heer Johan Sauwens : Voor die investeringen is massaal veel geld nodig, ook het Rekenhof wijst erop dat de middelen niet onuitputbaar zijn.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : We moeten inderdaad de vraag stellen of het beleid hiervoor over voldoende middelen zal blijven beschikken. Eigenlijk stelt de heer Van Aperen dezelfde vraag, maar dan bedrijfsmatig. Ik zou er niets op tegen hebben, mocht het openbaar vervoer vanaf morgen volledig gratis zijn, maar het moet wel mogelijk zijn binnen het budget.

De heer Robert Voorhamme : De doelstelling van ons allen is volgens mij duidelijk : het aantal reizigerskilometers van het openbaar vervoer moet jaarlijks stijgen. Dit is maatschappelijk en vanuit milieuoogpunt nodig. Het zou toch zeer naïef zijn te geloven dat dit kan gebeuren zonder een meerkost voor de overheid. Natuurlijk zullen er budgettair meer middelen voor het mobiliteitsbeleid moeten worden uitgetrokken. Mirakels behoren nu eenmaal niet tot de mogelijkheden. Het aantal passagiers-kilometers opdrijven zonder meeruitgaven is een illusie.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Met het oog op een goede toekomstige beheersovereenkomst moeten de huidige cijfers worden geanalyseerd. En daarbij stel ik vragen over bepaalde verhoudingen. Er werden in 2001 bijna 400 extra per-

soneelsleden aangeworven, het personeelsbestand van De Lijn nam op vijf jaar met 22 procent toe. Welke personeelsnorm hanteert De Lijn ? Wanneer besluit het bedrijf tot aanwerving ? Deze personeelsnorm moet worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

De efficiëntie van de ingezette middelen moet worden gemeten. Zo kunnen we tot een beheersovereenkomst komen die het hoofd van De Lijn de verantwoordelijkheid geeft en in de mogelijkheid van controle door het parlement voorziet. Daarvoor moet er een antwoord komen op een aantal vragen, die voorlopig onbeantwoord blijven. Ik heb bedenkingen bij de huidige cijfers en wil die bedenkingen ook kunnen formuleren.

De heer Johan Sauwens : In 1999 beschikte nog 38 procent van de reizigers over een biljet of kaart als vervoerbewijs. Dit cijfer is in 2001 teruggelopen tot 28 procent. Het aantal reizigers met een kaart is dus gedaald met één vierde, de ontvangsten uit de verkoop van kaartjes viel terug met 26 procent. Het aantal reizigers dat met een abonnement reist, is intussen wel toegenomen. Een van de verklaringen daarvoor is de forse prijsverlaging van de Buzzy Pazz, die daardoor veel meer wordt gebruikt.

Het aantal ritten dat houders van een abonnement maken, wordt forfaitair berekend. Blijkbaar gaat men ervan uit dat een stadsbewoner met een Buzzy Pazz maandelijks 90 ritten maakt, terwijl een persoon uit het landelijk gebied goed zou zijn voor 52 verplaatsingen. Is deze schatting realistisch ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We kunnen om technische redenen het gebruik van een abonnement niet registreren. We werken daarom met aannames of forfaitaire omrekeningen, die op basis van onderzoeken van vóór mijn tijd werden vastgesteld.

De cijfers van de heer Sauwens kloppen. Het is natuurlijk de bedoeling dat zij zoveel mogelijk met de realiteit overeenstemmen, maar ondertussen streven we ook naar continuïteit. We gebruiken dezelfde aannames als vroeger voor de schoolabonnementen, waardoor een vergelijking met de vorige jaren mogelijk is.

Uit ervaring weten we dat het gebruik van de Buzzy Pazz – dat een netabonnement is – wel groter is dan dat van de schoolabonnementen, omdat de mogelijkheden veel ruimer zijn. Het aantal ritten wordt dus waarschijnlijk ondergewaardeerd.

De heer Johan Sauwens : Er moeten toch al bevragingen geweest zijn. We moeten inderdaad weten wie de gebruikers zijn van de Buzzy Pazz. Ik betwijfel wel of de gehanteerde cijfers juist zijn.

Mevrouw Ingrid Lieten : Enkele jaren geleden werden afspraken gemaakt over de gehanteerde cijfers. Om te weten of er al dan niet een stijging is, moeten we dezelfde cijfers blijven gebruiken.

In deze commissie werd gevraagd wat het effect was van de tariefmaatregelen op het verplaatsingsgedrag van de begunstigden. Maken ze nu meer dan vroeger gebruik van het openbaar vervoer en zo ja, voor welke verplaatsingen ? Om een antwoord te krijgen op deze vragen hebben we twee enquêtes gehouden, één bij de gebruikers van de Buzzy Pazz en één bij de 65-plussers. Nu zijn we bezig met de verwerking van deze enquêtes. Ik wil graag terugkomen naar het parlement om de resultaten van deze enquêtes toe te lichten.

De heer Jul Van Aperen : Ik zou graag een antwoord krijgen op de vraag die ik heb gesteld en ik zou er een tweede vraag willen aan toevoegen. Ik zou de kostprijs per kilometer van de particuliere vervoersmaatschappijen en van De Lijn willen kunnen vergelijken.

Het aantal kilometer dat door de particuliere vervoersmaatschappijen wordt uitgevoerd, is bekend en ook de kostprijs per kilometer is gemakkelijk te berekenen op basis van de binnenkomende facturen. Het moet ook mogelijk zijn de kostprijs per kilometer van de eigen vervoersmaatschappij te berekenen.

Mevrouw Ingrid Lieten : De uitzonderlijke bedrijfsopbrengsten zijn in evenredigheid met de uitzonderlijke kosten, namelijk de lasten van het verleden. Als rechtsopvolger van de Buurtspoorwegen zijn we betrokken in een aantal juridische geschillen inzake de betaling van RSZ voor specifieke toepassingen. In deze zaken zijn we veroordeeld. Hoewel we in beroep zijn gegaan, hebben we de uitzonderlijke kosten nu al in rekening gebracht. Hier hebben we het vooral over de bedrijfsopbrengsten die afkomstig zijn van de dotatie en van de andere middelen van de Vlaamse overheid om het bedrijf draaiende te houden.

In verband met de verhouding kostprijs gereden kilometer via pachtsysteem of door De Lijn zelf, is het niet zo eenvoudig de efficiëntie te meten. Veel privé-contracten zijn belbus- of gemengde contracten. In dat geval zijn we met de private partners overeengekomen dat ze een voertuig en een

chauffeur ter beschikking moeten houden, die moet uitrijden bij een oproep. Dat past in het kader van de basismobiliteit. Deze bussen rijden niet zoveel kilometer als ze wel zouden kunnen. We zoeken naar middelen om de efficiëntie te verhogen, onder meer door het inschakelen van taxi-voertuigen. Anderzijds is De Lijn meer dan een transportonderneming. Veel van onze kosten hebben te maken met het specifieke takenpakket dat ons door de Vlaamse overheid werd opgelegd voor de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen. De Lijn moet er niet alleen voor zorgen dat de exploitatie goed gebeurt, maar ook dat de basismobiliteit wordt gerealiseerd, dat er met de gemeentebesturen wordt onderhandeld over een mobiliteitsplan en dat er een marketingbeleid wordt gevoerd. De pachters hebben die kosten niet, integendeel wij maken die kosten opdat ook hun zaken goed zouden lopen.

We zijn wel geïnteresseerd in cijfers die ons iets kunnen leren over onze efficiëntie. Daarom kijken we uit naar de resultaten van de raadpleging die we nu organiseren.

In uitvoering van de Europese richtlijn hebben we alle contracten met de partners opgezegd. Vervolgens hebben we in overleg met de federatie projecten uitgewerkt voor de aanbesteding van de contracten. De partners moeten hun offertes indienen voor het einde van deze maand en daarna gaan we de cijfers analyseren. We hopen dat de raad van bestuur in het najaar de gunning van de contracten zal kunnen bespreken. Dat zal ons ook een actueel beeld geven van de kosten van de privé-partners.

De heer Jul Van Aperen : Het verhaal van mevrouw Lieten is ons bekend : we hebben het ook vorig jaar al gehoord. De contracten waren opgezegd en er zouden aanbestedingen gebeuren. Nu zou dat proces zich herhalen.

Ik ben het ermee eens dat De Lijn meer is dan een transportorganisatie. Men zou echter een onderscheid moeten maken tussen het organisatorische en het transporttechnische, zodat de transportonderneming van De Lijn kan vergeleken worden met de ondernemingen van de particuliere sector. Wij vragen ons af of De Lijn efficiënt functioneert als transportmaatschappij. Mijn fractie heeft deze vraag vorig jaar al gesteld. Ook de minister heeft gezegd dat hij daarin geïnteresseerd is. De vervoersmaatschappij zou daarover een ernstige interne studie moeten maken.

De heer André Denys : De transparantie van de kosten voor transport en organisatie werd ook ge-

vraagd in een resolutie. Waarom is De Lijn er nog niet in geslaagd op deze resolutie in te gaan ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Vorig jaar heeft men hier inderdaad hetzelfde verhaal verteld. Toen werden de contracten opgezegd. Vervolgens hebben we samen met de betrokken partners en met de federatie een procedure van aanbesteding uitgewerkt met alle garanties voor een eerlijke mededinging. Deze procedure loopt over meer dan één jaar. Op het einde van deze maand moeten de offertes binnenvallen.

Als leider van het bedrijf ben ik vragende partij voor meer transparantie. Ik heb intern ook al nagegaan hoe we de kostenstructuur kunnen beheersen. Sommige kosten staan vast. We kunnen weten wat een bus of een tram ons kost en we kennen de personeelskosten. Het probleem ligt vooral bij de overheadkosten. De Lijn vormt op dit ogenblik nog één bedrijf. Alle activiteiten zijn ondergebracht in hetzelfde gebouw en er is één enkele personeelsdienst en één financiële dienst. Alle kosten worden gemaakt voor het geheel van de activiteiten. We beschikken nog niet over de uitsplitsing, maar ik wil die oefening wel doen om een zicht te krijgen op de efficiëntie van ons bedrijf.

Minister Steve Stevaert : Het parlement heeft deze vraag inderdaad al herhaaldelijk gesteld. Het is belangrijk de overheadkosten af te zonderen om een vergelijking met de privé-sector mogelijk te maken. Men moet wel gelijkaardige kilometers met elkaar vergelijken. In een globale vergelijking met de privé-sector zal De Lijn slecht scoren, want deze maatschappij presteert veel kilometers in stedelijk gebied.

Ik wil ook benadrukken dat de privé-maatschappijen zich in de vorige contracten zeer goed ingedekt hebben. Er waren immers zeer lange opzegperiodes in de contracten opgenomen.

De heer Jan Loones : Ik heb het debat onvoldoende gevolgd, maar ik vermoed dat de kusttram tot nog toe onvoldoende aanbod gekomen is in het debat. De kusttram wordt altijd voorgesteld als het succesnummer van De Lijn, maar er zijn ook punten van kritiek. Er zijn problemen met de doorstroming, met de inrichting van pleinen en met de haltes die zich niet op de gewenste plaatsen bevinden.

Het succes van de kusttram betekent ook niet dat er geen andere vervoersproblemen meer zijn. De verbinding met het hinterland, die vooral belangrijk is voor de vaste bewoners, laat soms veel te

wensen over. De directie van De Lijn zou ter plaatse poolshoogte moeten komen nemen.

Mevrouw Ingrid Lieten : Ik ga graag op die uitnodiging in. We moeten nog veel meer in dialoog treden met de plaatselijke besturen om het aanbod goed af te stemmen op de vragen. Ik ben het ermee eens dat we op het vlak van de communicatie met de klant, wat betreft halteaanduidingen en dergelijke, nog een hele weg moeten afleggen.

De kusttram is het paradepaardje van De Lijn, maar dat betekent niet dat er niet meer aan de rest van de verbindingen moet gewerkt worden. Ook in West-Vlaanderen zijn de normen van basismobiliteit opgelegd en ook daar is men bezig om op basis van de analyse van de slechtst bereikbare gebieden die normen in te vullen en daar een breder aanbod in het hinterland in te vullen.

De kusttram is voor veel mensen die aan de kust met vakantie zijn dikwijls het eerste contact met het openbaar vervoer. Het is dan ook belangrijk dat we daar goed scoren. Wat betreft capaciteitsaanduidingen dient er nog heel wat te gebeuren. De frequentieverhogingen tijdens de voorbije jaren zijn een stap in de goede richting. De tussenkasten brengen een capaciteitsverhoging met zich mee en zijn laagdrempelig zodat ze de toegankelijkheid verbeteren. Die inspanningen moeten zeker geïntensifieerd worden.

De heer André Denys : Om zoveel mogelijk mensen zich te laten verplaatsen door bussen voert de overheid een en/en-politiek, namelijk een tarieven- en een investeringspolitiek. Hoe kan men nagaan wat het meest efficiënt is ? Het is belangrijk dat de overheid zicht krijgt op de effecten van beide.

De Lijn bepaalt zelf de tarieven. Men kan daarover discussiëren en bijvoorbeeld stellen dat de overheid, en niet diegene die het openbaar vervoer organiseert, de tarieven bepaalt vanwege sociale redenen. De tarievenpolitiek van De Lijn is gemengd : ze dient voor promotie en heeft een sociale inslag. Wat is de verhouding ? Is de tarievenpolitiek gericht op promotie of heeft ze een meer sociale inslag ? Op welke manier wordt dat onderzocht ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Wat de sociale inslag betreft hebben we specifieke tarieven, onder andere voor mindervaliden, voor bestaansminimumtrekkers en voor werkzoekenden die een opleiding volgen.

Dat zijn maatregelen voor specifieke doelgroepen. Ook de Buzzy Pazz bevat een sociaal aspect, aangezien een gezin voor het tweede kind minder betaalt en voor het derde kind helemaal niets. Het is moeilijk te meten wat promotioneel dan wel sociaal is.

Voorts is door het succes van tariefmaatregelen en door enquêtes voldoende bewezen dat tarieven een invloed hebben op de laagdrempeligheid. Uit enquêtes over mobiliteit, voorgesteld tijdens het forum van Kleurrijk Vlaanderen, blijkt dat meer dan 50 procent het tarievenbeleid zeer belangrijk vindt en een belangrijke motivatie om al dan niet gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De heer André Denys : Het vastleggen van tarieven gebeurt toch niet willekeurig, maar op basis van onderzoek of van gevoeligheden. Op basis waarvan beslist men om bepaalde zaken al dan niet te doen ?

Minister Steve Stevaert : De tarievenpolitiek ontstond vroeger in samenwerking met de vervoersmaatschappij De Lijn. Sinds kort is het tarievenbeleid gewijzigd. De vroegere aanpassingen aan de evolutie van de index worden gecompenseerd door middelen uit de Vlaamse begroting. Het is duidelijk dat een tarievenpolitiek van 1 miljard frank veel meer reizigersequivalenten oplevert dan een miljard frank investeringen. Het zou echter geen voorbeeld van goed beheer zijn om alleen te investeren in een prijzenpolitiek. Men moet ook investeren in uitbreiding.

Tot nog toe ging iedereen ervan uit dat lage tarieven vooral een sociale aangelegenheid waren voor mensen die het financieel moeilijk hadden. Mensen die over ruime middelen beschikken, zijn evenwel ook prijsgevoelig en laten zich leiden door prijsincentives in het kader van de modal shift. In plaats van lage of gratis prijzen te linken aan sociale armoede is het beter die te linken aan vervoersarmoede.

Er zijn mensen die veel geld hebben maar voor wie het middel om zich te verplaatsen een barrière vormt. Als ze zich door gratis openbaar vervoer verplaatsen, blijken ze een zeer hoog bestedingsgedrag aan de dag te leggen. Dat blijkt vooral uit het federale openbaar vervoer. Het 100-franktarief leidt ertoe dat mensen massaal de trein gebruiken en zwaar besteden aan de kust. We mogen de lage en gratis prijzen dan ook niet alleen koppelen aan sociale doelstellingen, maar vooral aan mobiliteitsdoelstellingen. De Buzzy Pazz is een gigantisch succes. We hebben ervoor geopteerd om die gratis

te maken voor het derde kind van een gezin, ongeacht het inkomen. Als men voor drie kinderen moet betalen, grijpt men naar de auto. Nu heeft men het aanbod dat het tweede kind 20 procent korting heeft en dat voor het derde kind de Buzzy Pazz gratis is. Dan gaat men zich gemakkelijker organiseren om de kinderen met het openbaar vervoer naar school te laten gaan.

De heer Marc Cordeel : In de industrieparken is er nog altijd geen goed openbaar vervoer. Ik ben daarover bezorgd omdat er toch een potentieel cliënteel aanwezig is. Uit een enquête van het industriepark in Temse blijkt dat bepaalde firma's niet op het openbaar vervoer inspelen. De cijfers van dergelijke enquêtes gehouden bij bedrijven zijn misleidend. Als men bij wijze van proef bussen zou inleggen in een industriepark, zouden er meer gebruikers zijn.

Minister Steve Stevaert : Het nieuwe product dat op de markt komt, met name de 3W-plus-kaart (wonen, werken en winkelen), zal een doorbraak betekenen. Bedrijven kunnen voor hun werknemers een vervoersabonnement kopen. Ik ben ervan overtuigd dat als een bedrijf die beslissing neemt, er onderdruk ontstaat en men de kans krijgt om aan industrieterreinen openbaar vervoer aan te bieden. Uit enquêtes blijkt inderdaad dat er bijzonder weinig interesse is, ten minste op papier. Als men ervoor zorgt dat de werknemers abonnementshouders zijn en men biedt openbaar vervoer aan, dan kan men een markt creëren. Ik hoop dat we in Vlaanderen een aantal proefprojecten kunnen realiseren.

Belangrijk zijn ook de federale fiscale maatregelen. Vroeger werkten de fiscale maatregelen het openbaar vervoer niet altijd in de hand.

De heer Marc Cordeel : Ik stel Temse als pilootproject voor.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Op basis van het verslag van deze gedachtewisseling kan deze commissie een aanbeveling formuleren aan de regering met het oog op een nieuwe beheersovereenkomst.

De heer André Denys : Ik stel voor dat de verslaggever een voorstel van resolutie ontwerpt.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Ik heb daar geen bezwaar tegen en ook niemand anders van deze commissie. Ten slotte dank ik de directeur-generaal en de commissieleden voor hun bijdrage.

BIJLAGE 1 :

Vragenlijsten die vooraf door de fracties werden ingediend

1. VLD-fractie

Brussel, 26 februari 2002

VRAGEN VANWEGE DE VLD-FRACTIE MET BETREKKING TOT DE EVALUATIE VAN DE BEHEERSOVEREENKOMST TUSSEN HET VLAAMS GEWEST EN DE VLAAMSE VERVOER-MAATSCHAPPIJ DE LIJN

1. In hoeverre kan het instrument van de beheersovereenkomst omgevormd worden tot een afdwingbaar document waarbij de VVM kan gesanctioneerd worden bij het niet behalen van de vooropgestelde doelstellingen ? Met andere woorden, hoe kan de beheersovereenkomst omgevormd worden tot een ware resultaatsverbintenis ?
2. Op welke manier kan het instrument van de beheersovereenkomst aangewend worden om de transparantie van de organisatie, de financiering en de kostprijsberekening van de VVM zo maximaal mogelijk te maken ?
3. In welke mate kan het uitvoeringsbesluit van het decreet basismobiliteit dat betrekking heeft op de rapportering, gelinkt worden aan het instrument van de beheersovereenkomst zodat in beide documenten de aanwending van de overheidsmiddelen duidelijk kan worden vastgesteld ?

André Denys

Vlaams Volksvertegenwoordiger

Jul Van Aperen

Vlaams Volksvertegenwoordiger

2. CD&V-fractie

Vorbereidende vragen voor de verdere bespreking van de evaluatie van het beheerscontract met VVM/De Lijn in de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

A. Beheersovereenkomst VVM : Evaluatie 2000

1. De voorliggende evaluatie behandelt het jaar 2000 en niet 2001. Is het mogelijk om de nota te actualiseren met de gegevens van het jaar 2001 ?
2. *“Netnormering : De minimumnormen voor het aanbod zullen nu echter op korte termijn opgenomen worden in de uitvoeringsbesluiten van het hoofdstuk basismobiliteit...”*. Wat betekent ‘op korte termijn’ ? Welke minimumnormen zullen gehanteerd worden (blz. 1) ? Ook op blz. 7 is hiervan sprake : *“Momen- teel wordt de laatste hand gelegd aan de uitvoeringsbesluiten.”*.
3. Er worden een aantal redenen opgesomd voor de (spectaculaire) stijging van de exploitatiesubsidies, doch deze dekken slechts een stijging van 882 mio BEF (2000 t.o.v. 1999, stijging : 1,16 mia) (blz.2). Kan deze stijging verder gespecificeerd worden ? Volgens art. 17 op blz. 15 is dit moeilijk omdat VVM te weinig aandacht besteedt aan het opmaken van degelijke toelichtingsfiches. *“Er is onvoldoende duidelijk- heid betreffende de bestemming van de middelen.”* Worden er maatregelen voorzien om hieraan in de toekomst te verhelpen ?
4. Blz. 5, § 7 : Hebben de noden van de VVM daadwerkelijk impact op de afbakening van de stedelijke ge- bieden ? In omgekeerde richting is dit evident, zoals het hier staat veel minder.
5. Blz. 5, § 9 : Wat is de impact van het toenemend aantal leningen sinds 1999 op de schulden van de VVM ? En meer algemeen : is het mogelijk een zicht te krijgen op de algemeen financiële toestand (the- saurietoestand) van de VVM ?
6. Blz. 6, § 12 *“Aanleg van gemiddeld 2 kilometer bijkomend spoor per jaar”*. Uit de gegevens blijkt dat er ruim meer dan 2 km per jaar is aangelegd (1997-2001 : 14,7 km ; gemiddeld 2,94 km/jaar). Dient dit niet opgetrokken te worden, zeker in het kader van de uitbreiding van de netten van Gent en Antwerpen ? Bijvoorbeeld tot 5 km/jaar (minimaal) ? Is 10 km/jaar een realistische doelstelling indien hiervoor vol- doende middelen worden vrijgemaakt ? Wat is de thans bestaande planning voor de volgende vijf jaar ?
7. Blz. 7 e.v. toont herhaaldelijk aan dat de VVM tekort is geschoten m.b.t. het verzamelen van accurate beheersinformatie. Eén van de gevolgen hiervan is dat er nog geen sprake is van netnormering, noch van objectieve criteria, ondanks de bepalingen ter zake in de beheersovereenkomst. Worden er sancties voorzien omwille van het niet-nakomen van de beheersovereenkomst op dit punt (cfr. art. 22) ?
8. Blz. 9 *“Kwaliteitsbarometer”*. Indien men de percentages voor 2000 als gelijkwaardig behandelt, komt men uit op een gemiddelde van 74,7%, héél wat minder dan de vermelde 85%. Vermoedelijk wegen sommige criteria zwaarder door dan andere. Wat zijn de wegingscoëfficiënten van de verschillende crite- ria ? (Voor 1998 komt men uit op 68,5% i.p.v. 78%.)
9. Blz. 10 *“Op vlak van de opbrengsten voorziet de beheersovereenkomst dat de VVM zich dient in te span- nen om minimaal een verhoging te bewerkstelligen die procentueel hoger is dan de gemiddelde tariefstij- ging.”*. Uit de tabel onder § 6 bleek dat de ontvangsten in 2000 t.o.v. 1999 zijn teruggelopen tot 4.564.194.873 BEF (gemiddeld 18,99 BEF per reiziger), maar ook de inkomsten van bijzondere diensten en de tussenkomst van derden zitten in dit bedrag vervat. Hoeveel bedragen de netto-ontvangsten van de reizigers (biljetten, kaarten, abonnementen) ? Hoeveel bedragen de inkomsten van bijzondere dien- sten en de tussenkomsten van derden ? Over welke diensten gaat het ? Kunnen de tussenkomsten van derden uitgesplitst worden per categorie (gemeente, bedrijven, gewest, ...) ? Bevat de categorie *“bijzon- dere diensten en tussenkomsten van derden”* ook de subsidie van het Vlaams Gewest voor tariefmaatre- gelen, zoals minister Stevaert tijdens de commissie verklaarde ?

10. Het aantal reizigers steeg tussen 1999 en 2000 met 7,7% tot 240.409.886 en zou in 2001 opnieuw met 10% zijn gestegen (ca. 265.000.000). Op het eerste gezicht spectaculaire cijfers. Aantal reizigers = aantal keer dat gebruik werd gemaakt van het openbaar vervoer (geteld via aantal ontwaardingens of voor abonnementen via forfaitair aantal keer gebruik per abonnement ; +65 gebruiken kaart en worden dus bij ontwaardingens geteld). Over hoeveel ontwaardingens gaat het hier ? Hoeveel hiervan zijn afkomstig van 65-plus-kaarten ? Hoeveel bedraagt het forfait dat wordt gebruikt voor abonnementen ? Door het invoeren van gratis openbaar vervoer is het begrip aantal reizigers niet meer vergelijkbaar met vroeger. Omdat het gratis is gaat men openbaar vervoer gebruiken voor één of twee haltes, waar in het (betaalend) verleden zulke trajecten te voet of per fiets werden gedaan. Hoeveel van het aantal "vervoerde reizigers" heeft betrekking op maximaal twee haltes en hoe was dat vroeger ? Heeft men zicht op de gemiddelde afgelegde afstand per reiziger, en wat is de evolutie hiervan de jongste jaren ? Kan men een zicht geven op het aantal reizigerskilometers en de evolutie hiervan ? In het Jaarverslag van De Lijn 2000 is er bij het aantal vervoerde reizigers ook sprake van een categorie "tussenkoms door derden". Wat zit daar in en hoe worden "die reizigers" geteld ?
11. Volgens de minister stijgt niet alleen het aantal reizigers, maar ook de ontvangsten. Dit lijkt in tegenstelling met de tabel onder § 6, p.10, maar de minister preciseerde dat hierbij ook de subsidies van het gewest (o.a. voor tariefmaatregelen) gerekend moeten worden. Is het mogelijk om de tabel van blz. 10 om te vormen tot een méér gedetailleerde tabel, waarin de ontvangsten uitgesplitst worden (reizigers, derden, gewest, ...) ?
12. Op blz. 12 wordt vermeld : *"Tegen eind 2001 zal een uniform tariefstelsel uitgewerkt worden waarbij de tariefstructuur eenvoudiger zal worden en niet meer zal opgebouwd worden op basis van zones."* Er werd reeds aangekondigd dat er vanaf 1 juli enkel nog netabonnementen zouden verkocht worden, waarbij afstand geen enkele rol meer speelt. Is er ook een uniform tariefstelsel uitgewerkt waarbij afstand (zones) niet meer in rekening wordt gebracht voor rittenkaarten en biljetten ? Werd het effect van de tariefvereenvoudigingen (buzzy, netabonnementen, ...) reeds geraamd op de ontvangsten afkomstig van de reizigers ?
13. Welke bijkomende stappen kunnen/zullen nog gezet worden om de drempels voor het openbaar vervoer te verlagen (blz. 12, 3^e alinea) ?
14. Er is reeds verschillende jaren sprake van een tariefintegratie in en rond Brussel (in het kader van het GEN). Wat is de stand van zaken (blz. 12, 4^e alinea) ? Wat is de stand van zaken m.b.t. het economisch samenwerkingsverband in het kader van het GEN (blz. 13, art. 13) ?
15. Wat is de kostprijs van de Vervoersgarantie-kaart voor de gebruiker (blz. 12, § 3) ?
16. Worden er voor dienstonderbrekingen initiatieven voorzien ter compensatie voor de reizigers, los van de klachtenprocedure in het kader van de basismobiliteit (bv. bij stakingen) (blz. 12, § 4) ?
17. Wordt een dienstregeling aan elke halte nog nagestreefd als doelstelling ? Wanneer kan deze doelstelling bereikt worden ?
18. Het totale voertuigenpark van de VVM bedraagt 1.708 bussen, dat van de exploitanten 847 (blz.14). Mag hieruit geconcludeerd worden dat de privé-exploitanten ongeveer 1/3 van de openbaarvervoersdiensten leveren ? Hoe heeft dat aandeel zich ontwikkeld in de loop van de jaren negentig ?

B. Aanbevelingen voor de nieuwe beheersovereenkomst van de VVM

19. Incentives voor bijzondere realisaties, bovenop de geformuleerde jaardoelstellingen, mogen toch niet verhinderen dat er sanctiemaatregelen worden voorzien voor het niet-realiseren van bepaalde jaardoelstellingen (blz. 4, 1^e alinea) ?

20. Op blz. 5 wordt gesteld dat de VVM in Vlaanderen de enige actor is in het organiseren en aanbieden van openbaar vervoer. De NMBS wordt dan wel buiten beschouwing gelaten. Bestaan er gegevens over bustrajecten die quasi parallel lopen met spoorwegen ?

C. Reactie van VVM/De Lijn per brief 18/09/01

21. De Lijn lijkt te twijfelen aan de haalbaarheid van de “volledige realisatie van basismobiliteit”, vooral het woord volledig trekt hierbij de aandacht. Het was reeds langer duidelijk dat De Lijn eerder wenst te investeren in extra lijnen en capaciteit in de druk bevolkte gebieden, dan in een volledige realisatie van basismobiliteit in perifere gebieden. In de druk bevolkte gebieden renderen (zowel qua aantallen passagiers als naar financieel rendement) de inspanningen immers veel beter dan elders. Hoeveel begrotingsmiddelen meent De Lijn nodig te hebben de komende jaren voor de “volledige realisatie van basismobiliteit” ?

D. Reactie op de brief

22. Er wordt gesteld dat het Gewest t.o.v. referentiepunt 1997 ruimschoots voldoet aan de beheersovereenkomst. Dit klopt uiteraard wel, maar anderzijds moet dit toch genuanceerd worden omdat het takenpakket t.o.v. 1997 eveneens sterk is uitgebreid, en de dotaties deze uitbreiding hebben gevolgd. Is in dit opzicht 1997 nog wel relevant als ijkpunt ?

E. UITP Regional Transport AWARD

23. Waar heeft De Lijn light-rail-transportmiddelen ingezet ?

Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé, Jan Verfaillie, Wivina Demeester-De Meyer, Paul Van Malderen, Johan Sauwens,

CD&V-leden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

31 januari 2002

3. Agalev-fractie – 6 februari 2002 – Dirk Holemans

Punten ter bespreking opgemaakt met het oog op de gedachtewisseling met de directeur-generaal van De Lijn, omtrent de evaluatie van de huidige beheersovereenkomst en de opmaak van de toekomstige beheersovereenkomst

1.1. Een dynamische beheersovereenkomst met jaarplannen

De huidige toestand in 2002 toont dat er sinds 1997 heel wat veranderd is. Een beheersovereenkomst voor lange tijd die tijdens de uitvoeringsperiode niet kan worden verfijnd, lijkt dan ook niet meer aangewezen. Vandaar dat we de idee naar voor schuiven om jaarlijks uitvoeringsplannen op te maken die de beheersovereenkomst actualiseren. Dit maak ook dat de verplichte rapportering aan regering en parlement (cfr. decreet basismobiliteit) aanleiding kan geven tot een concreet debat : in hoeverre is niet alleen de beheersovereenkomst, maar ook het uitvoeringsplan van het vorig jaar correct uitgevoerd ?

1.2. Een beheersovereenkomst met duidelijke resultaatsverbintenissen

Met het decreet basismobiliteit zijn er aan De Lijn duidelijke *minimumnormen* vastgelegd met betrekking tot minimumbediening. Deze zouden moeten worden gecomplementeerd met duidelijke resultaatsverbintenissen, m.a.w. te bereiken *maximumdoelstellingen*. Niet in het minst wat betreft het aantal reizigers én het verhogen van het aandeel van De Lijn in de modal split van belangrijke mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen.

Duidelijke resultaatsverbintenissen moeten ook samengaan met het vooropstellen van duidelijke en meetbare indicatoren (o.m. essentiële indicator : gerealiseerde passagierskilometers per jaar).

1.3. Verhogen van de publieke betrokkenheid

Zoals de minister steevast aanhaalt, speelt mobiliteit zich voor een groot deel af in het hoofd van de mensen. Daarom kan betrokkenheid aanleiding geven tot een mentaliteitswijziging en een hoger gebruik van het openbaar vervoer. Dit betekent onder meer partieel over te gaan naar een vraaggestuurd beleid, in plaats van een aanbodgericht beleid (cfr. decreet basismobiliteit). Een essentieel element hierbij is het erkennen van de rol van de gebruikersverenigingen en het herwaarderen van de adviesraden. Wat is de evaluatie van de gebruikersverenigingen en adviesraden van het huidig beleid ? Hoe zal hun rol in de toekomstige beheersovereenkomst versterkt worden ? Agalev is alleszins voorstander van het oprichten van een gebruikersraad per provinciale entiteit, waarvan vaste gebruikers van De Lijn lid zijn.

1.3 bis. Afdwingbaarheid van de doelstellingen vervat in de beheersovereenkomst

Een beheersovereenkomst heeft enkel zin als de doelstellingen afdwingbaar zijn. Hoe zal dit uitgewerkt worden in de toekomstige beheersovereenkomst ? Het lijkt evident dat de controle op het behalen van de doelstellingen gebeurt door de bevoegde overheid en niet door De Lijn zelf. Afdwingbaarheid betekent ook het opleggen van meetbare indicatoren (cfr. 1.2).

1.4. Het implementeren van een milieuzorgsysteem door De Lijn

Gelet op de algemene doelstelling ‘duurzame ontwikkeling’ in het Vlaamse beleid, lijkt het evident dat openbare instellingen zoals De Lijn zo milieuvriendelijk pogen te werken. Welke initiatieven heeft De Lijn tot nu toe ontwikkeld in functie van milieudoelstellingen ? Het gaat hier onder meer over het gebruik van energiezuinige én emissie-arme voertuigen. Overweegt De Lijn de implementatie van een milieuzorgsysteem zoals EMAS ? Voor Agalev is het evident dat dit onderwerp deel kan uitmaken van een toekomstige beheersovereenkomst.

1.5. Het verhogen van het aanbod in stedelijke omgeving

1.5.1. Realiseren van missing links inzake het openbaar vervoer

Welke ambities schuift De Lijn naar voor inzake de realisatie van voorstedelijke tramnetten in Antwerpen en Gent, alsook het Gewestelijk Expresnet Brussel (cfr. regeerakkoord) ? Wat is de actuele planning in deze dossiers ? Het is duidelijk dat de doelstelling in de huidige beheersovereenkomst (2 km nieuwe tramlijn per jaar) ruim onvoldoende is om de doelstelling vooropgesteld in het regeerakkoord te realiseren. Aan hoeveel kilometer per jaar nieuwe tramlijnen denkt men, in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst, uitgesplitst naar Antwerpen en Gent ?

1.5.2. Aanbodsverhoging in steden

Ook in de meeste Vlaamse middelgrote steden laat het aanbod te wensen over. Onder meer in Roeselare heeft men een inhaalbeweging gemaakt. Wat zijn de plannen voor de andere steden ?

1.6. Kwaliteitsvolle dienstverlening

1.6.1. Vertragingen

Over welke doelstellingen en meetgegevens beschikt De Lijn inzake vertragingen ? We verwijzen hier onder meer naar de NMBS waar er duidelijke doelstellingen en meetgegevens zijn over de gemiddelde vertraging van treinverbindingen. Ook hier is er nood aan een duidelijke doelstelling en een meetbare indicator ?

1.6.2. Reizigersinformatie

Een aantal initiatieven inzake reizigersinformatie voldoen niet aan de verwachtingen (cfr. initiatief van NV Streep in de Gentse trams). Ondertussen is nog steeds niet elke halte uitgerust met informatie inzake lijnnummers en tijdstabellen. Zijn er in de lastenboeken voor nieuwe trams en bussen reeds eisen gesteld inzake auditieve en visuele dynamische halte-informatie (reclamevrij !) ? Tegen welke datum zullen de huidige bussen en trams hiermee uitgerust worden ? Welke eisen worden hieromtrent ingeschreven in de toekomstige beheersovereenkomst ?

1.6.3. Ombudsdienst

Dienstverlening betekent ook het adequaat registreren van reizigersklachten, met het oog op het optimaliseren van de dienstverlening. Wanneer zal De Lijn een ombudsdienst installeren, inclusief de nodige materiële en personele ondersteuning ?

1.7. Basismobiliteit, ook voor mindervaliden

Wat is de huidige stand van zaken wat betreft het aanbod van De Lijn naar mindervaliden ? Welke initiatieven zal De Lijn ontwikkelen zodat basismobiliteit – zoals uitgewerkt in het decreet basismobiliteit – ook ten volle geldt voor mindervaliden ? Welke elementen zijn nu reeds ingeschreven in de lastenboeken voor de bestelling van nieuwe trams en bussen ?

1.8. Bijdrage van De Lijn inzake het terugdringen van het autoverkeer

1.8.1. Aandeel van De Lijn in de modal split

Over welke gegevens beschikt De Lijn inzake de *modal split*, niet in het minst in de steden Antwerpen, Gent en Hasselt ? Welk onderzoek verricht De Lijn om het effect van de verschillende tariefmaatregelen op de modal split na te gaan ? Bestaan hier concrete cijfergegevens voor ? Zo neen, welke initiatieven zal De Lijn nemen om deze gegevens in kaart te brengen ?

1.8.2. Stimuleren van het fietsgebruik

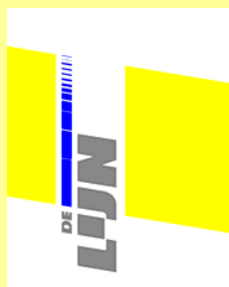
Is er in de lastenboeken iets voorzien inzake het verplicht voorzien van een ruimte voor het meenemen door reizigers van fietsen ? Welke doelstelling wordt hier geformuleerd in functie van de nieuwe beheers-overeenkomst ?

1.9. Vermijden van het mengen van de hoofddoelstelling van De Lijn met andere activiteiten

Uit het dossier van NV Streep blijkt een onduidelijkheid inzake het beheer inzake het aantrekken van reclameboodschappen en de verdeling van de inkomsten uit deze reclame. Agalev pleit voor het zo reclamevrij mogelijk houden van trams en bussen (zeker geen reclame binnenin op televisieschermen, noch het overplakken van ramen met reclameboodschappen). Als er dan toch reclame moet opgenomen worden, zou dit best op transparante wijze worden georganiseerd (met aanbesteding, zonder deelname van De Lijn in de reclamefirma).

BIJLAGE 2 :

Presentatie De Lijn – 26 maart 2002

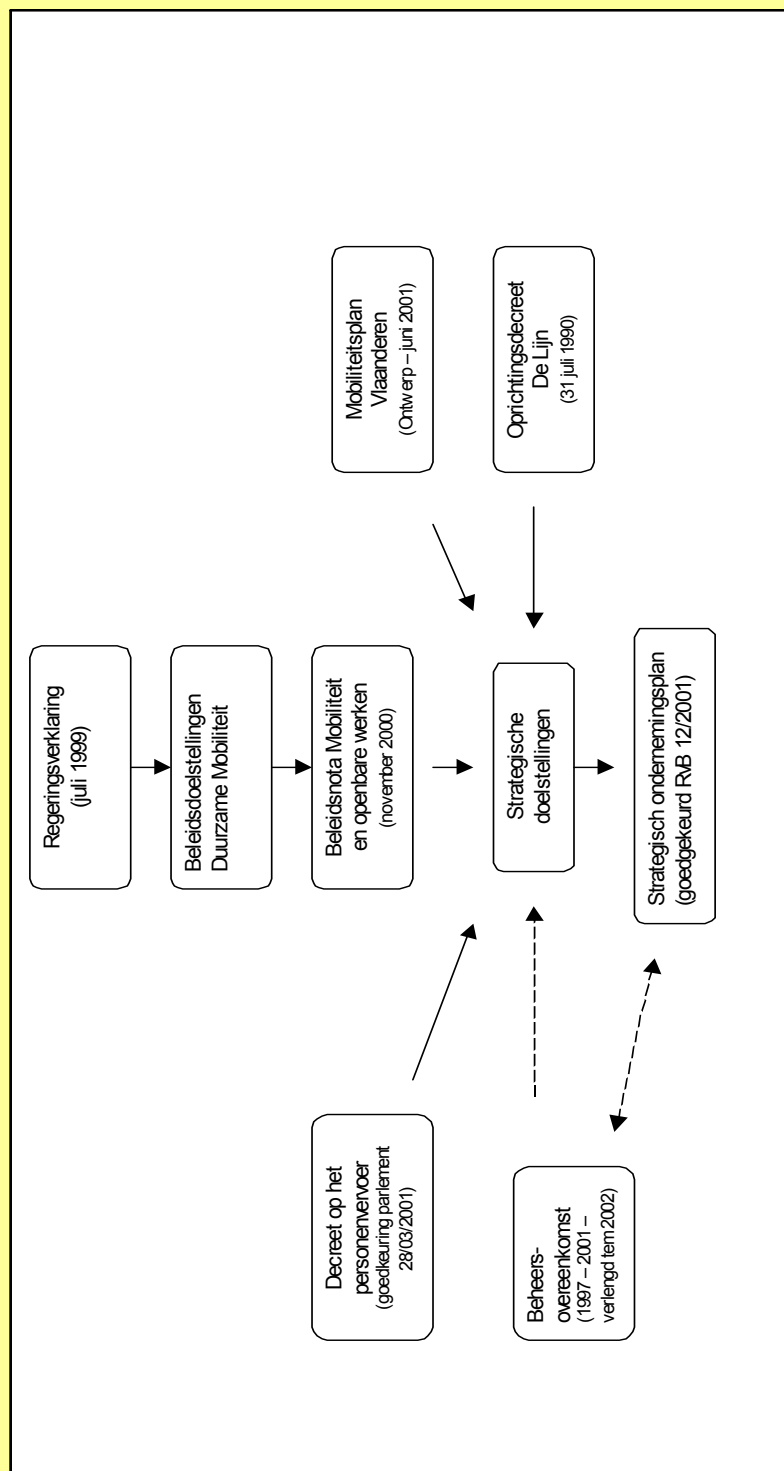


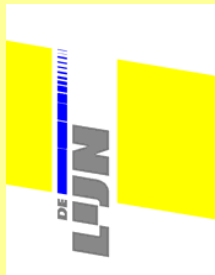
Evaluatie beheersovereenkomst

Vlaams Parlement – 26/03/02



Planingscyclus





Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Objectieve bepaling congestiegraad

Prioriteit	Omschrijving				
Entiteit(en)	Oost-Vlaanderen				
Gemeente	Zwijnaarde				
Project	Doorstroming 2001				
Betrokken lijnen	48-49-70-71-72				
Tijdstip van meting					
Datum	donderdag 20 september 2001				
Uurschijf van	15:29		tot	17:29	
Plaats van de meting					
Wegnummer + naam	N60 Grotesteenweg Noord				
Richting	Merelbeke (1)				
Traject van			3866	tot	2747
Lengte	1.119 m				
Snelheidsregime	70 km/u				
Genomeerde comm.snelheid	55,0 km/u				
Traject van				tot	
Lengte	0 m				
Snelheidsregime					
Genomeerde comm.snelheid					
Traject van				tot	
Lengte	0 m				
Snelheidsregime					
Genomeerde comm.snelheid					
Wijze van meten					
Wijze van meten	Interims op de bus				
Aantal ritten	12				
Aantal metingen	11				
Probleemomschrijving					
Linksafbeweging van N60 naar N469, druk verkeer,					
Voorgestelde oplossing					
Aanleggen van een tuorbortonde.					
Berekening mogelijke tijdswinst					
Gemeten gemiddelde reële rijtijd					03:30
Lengte van het traject					1.119 m
Gewogen genomeerde com snelheid					55
Aangeboden capaciteit					1407
Aantal dagen					180
Congestiegraad					9.621 uren tijdswinst

Evaluatie beheersovereenkomst

Vlaams Parlement – 26/03/02



Objectieve bepaling congestiegraad

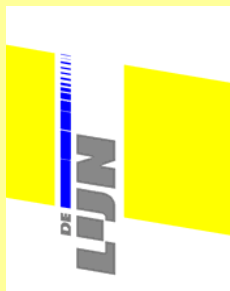
Prioriteit	
Omschrijving	
Entiteit(en)	Antwerpen
Gemeente	Mortsel
Project	gewest doorstroming gemiddelde project 130
Betrokken lijnen	tramlijnen 7-15
Tijdstip van meting	
Datum	12-14-15 november 2001
Uurschijf van	7:00 tot 09:00
Plaats van de meting	
Lengte	1.685 m
Wegnummer + naam	N1 Grote Steenweg
Traject van	Haltenr 12770 Harmonie
Hectometerpaal nr	39.2 tot Haltenr 13675 Koninklijkelaan
Richting	Mortsel
Snelheidsregime	50 km/u
Wijze van meten	
Wijze van meten	Meerijden
Aantal ritten	36
Aantal metingen	26
Probleemomschrijving	
Doorstroming Grote Steenweg door het slecht afstellen van de verkeerslichten, ook door linksafbuigend verkeer van de Mechelsebrug komende van de stad richting Ring/Nederland.	
Voorgestelde oplossing	
Beter afstellen van de lichten met actieve beïnvloeding of twee doorgangen per lichtcyclus. Links afslaand verkeer richting Ring/ Nederland verbieden op de Mechelsebrug.	
Berekening mogelijke tijdswinst	
Gemeten gemiddelde reële rijtijd van de 3 dagen	05:24
Lengte van het traject	1.685 m
Genormeerde commerciële snelheid	40,0 km/u
Aangeboden capaciteit	7872
Aantal dagen	180
Congestiegraad gemiddelde van de 3 dagen	68.099 uren tijdswinst

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Normen basismobiliteit

	max.afstand	min.frequentie spits weekdag (6u.-9u./16u.-19u.)	min.frequentie dal weekdag (9u.-16u./19u.-21u.)	min.frequentie zaterdag / zon-en feestdag (8u.-23u.)
	tot halte			
Grootstedelijk gebied	500 m	5 (15')	4 (20')	3 (30')
Regionaalstedelijk gebied	500 m	4 (20')	3 (30')	2 (40')
Randstedelijk gebied	650 m	3 (30')	2 (40')	1 (75')
Kleinstedelijk gebied	650 m	3 (30')	2 (40')	1 (75')
Buitengebied	750 m	2 (40')	1 (75')	0,5 (140')
frequentie = minimum aantal vervoerdiensten per uur				
(...) = maximale wachttijd				



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Kostenraming basismobiliteit – versie 2000

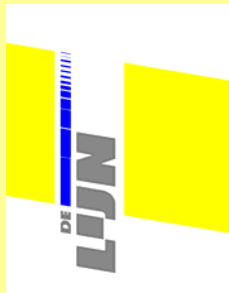
Jaar	Raming jaarkost	Raming gecumuleerde kost	
	BEF	BEF	EUR
2000	343.879.841	343.879.841	8.524.559
2001	855.270.078	1.199.149.919	29.726.150
2002	1.377.672.847	2.576.822.766	63.877.768
2003	1.023.154.884	3.599.977.650	89.241.115
2004	1.273.936.645	4.873.914.295	120.821.179

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



**Raming meerkost basismobiliteit
Extra bediening grootstedelijk gebied**

	GSG Antwerpen		GSG Gent	
	BEF	EUR	BEF	EUR
Spitsuren	93.637.000	2.321.201	127.719.000	3.166.071
Daluren	77.638.000	1.924.596	94.315.000	2.338.008
Zaterdagen	21.716.000	538.326	23.111.000	572.907
Zon+feestdagen	53.584.000	1.328.313	47.136.000	1.168.471
Subtotaal	246.575.000	6.112.435	292.281.000	7.245.457
Totaal extra bediening			538.856.000	13.357.891
Gecumuleerde basiskost 2004			4.873.914.295	120.821.179
Totaal gecumuleerde kost			5.412.770.295	134.179.071



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Masterplan Brabant – Brussel (excl. Doorstromingsmaatregelen)

	Projecten verhoging aanbod	Budget (EUR)
Gerealiseerd	Ringverbinding Vilvoorde - luchthaven - Zaventem	496.991
	N8 - Ninove - Brussel	1.035.872
	N9 - Aalst - Asse - Brussel	962.527
Goedgekeurd	Keiberg	902.839
	N4 - Waver - Overijse - Brussel	1.090.729
	N2 - Leuven - Kortenberg - Brussel fase 1	1.386.070
	Mediapark Vilvoorde	520.575
In opmaak	Ringverbinding Hoeilaart - luchthaven	867.625
	N2 - Leuven - Kortenberg - Brussel fase 2	4.370.925
	N3 - Leuven - Tervuren - Brussel	1.239.656 (1e raming)

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



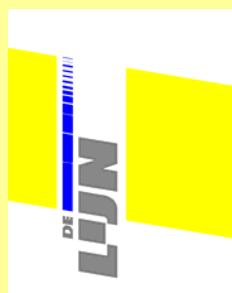
Verhoging aanbod Antwerpen / Gent

Antwerpen:

- Verlenging tramlijnen
- Antwerpen – zuid 1997
- Noordoostelijke tangent 1999
- Verhoging capaciteit

Gent:

- Verlenging tramlijnen
- Verhoging aanbod 1998
- Verhoging capaciteit



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Verhoging aanbod regionale steden

Stad	Planning	Project	Extra exploitatiekosten	
			BEF	EUR
Brugge	gerealiseerd	Nieuw stadsnet	77.004.612	1.908.894
Oostende	gerealiseerd	Voorstad, Centrumbus, luchthaven, laatavond	60.859.283	1.508.662
Kortrijk	gerealiseerd	Voorstad, stadsnet fase 1	22.806.249	565.352
	2002	Implementatie basismobiliteit	38.970.000	966.041
Roeselare	gerealiseerd	Stadsnet, implementatie basismobiliteit	60.859.283	1.508.662
Sint-Niklaas	2002	Implementatie basismobiliteit	68.676.562	1.702.448
Aalst	2003	Implementatie basismobiliteit	105.435.000	2.613.665
Leuven	gerealiseerd	Voorstad, stadsnet	138.449.807	3.432.081
Hasselt	gerealiseerd	Stadsnet, implementatie basismobiliteit	107.630.226	2.668.084
Genk	gerealiseerd	Stadsnet	58.939.398	1.461.070
Mechelen	gerealiseerd	Stadsnet, aanbodverhoging	51.050.526	1.265.509
Turnhout	2002 - 2003	Implementatie basismobiliteit	102.419.988	2.538.925

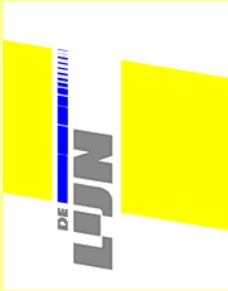
Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Modal split - verplaatsingen

Modal split in %	Auto	OV	Fiets
1998	70	15	15
Duurzaam scenario	62	19	19

Bron: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



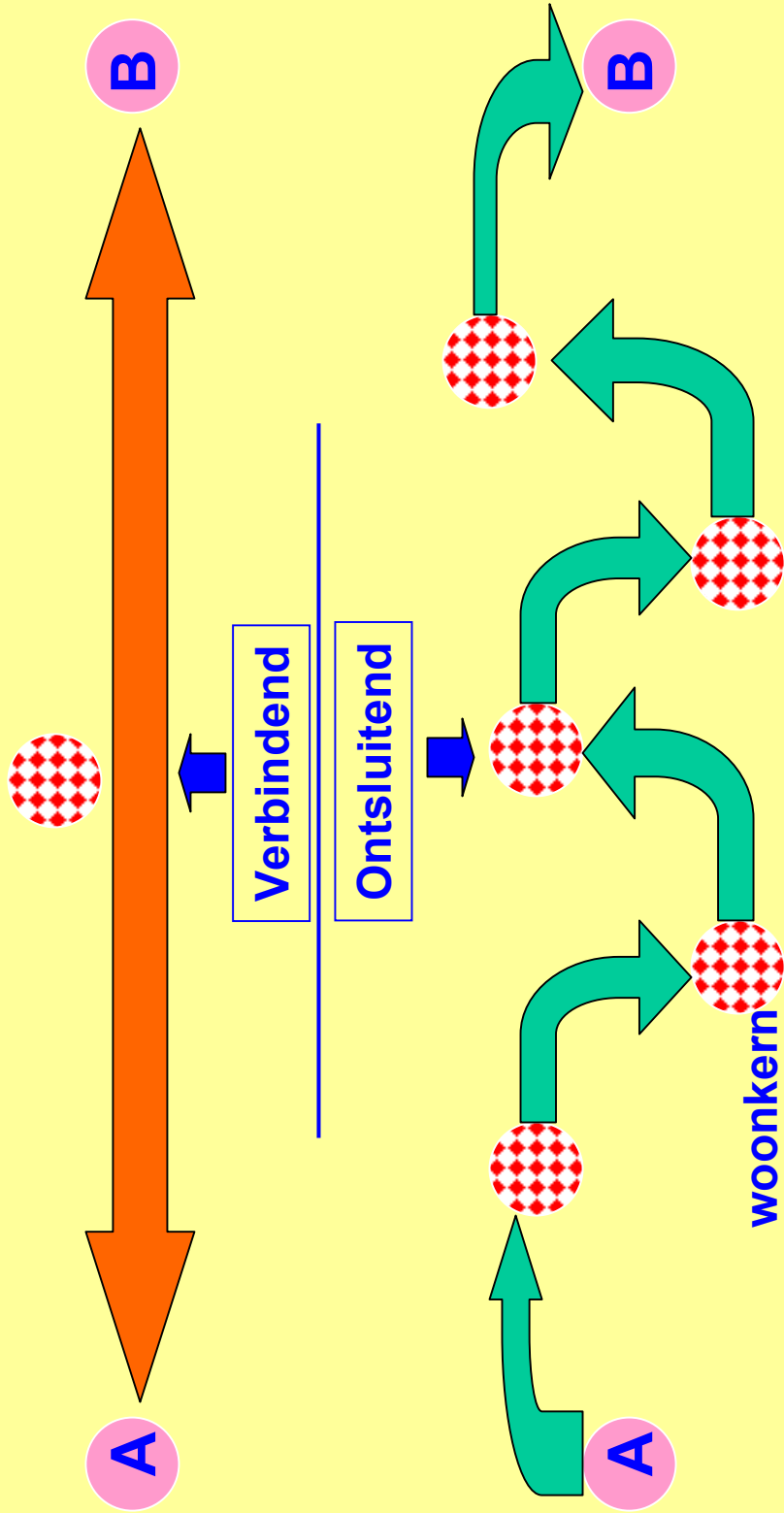
Modal split - reizigerskilometers

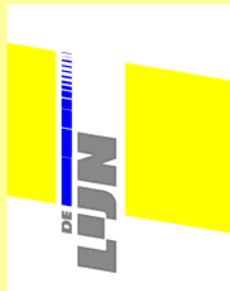
Reizigerskilometers	1998		Duurzaam scenario	
	Absoluut	%	Absoluut	%
Particulier vervoer	14.324.061	78	14.354.380	75
Trein	2.844.917	15	3.601.995	18
Stads- en streekvervoer	1.330.711	7	1.536.794	7

Bron: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen



Lijnvoering: verbindend & ontsluitend



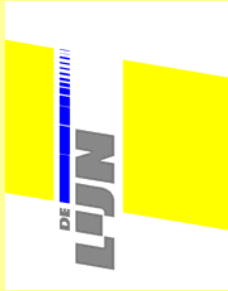


Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Toename exploitatiesubsidie 1999 – 2000

Uitgavenpost	Bedrag	
	BEF	EUR
Overdracht 11 projecten convenants naar dotatie	326.000.000	8.081.329
Stijging brandstofprijzen	300.000.000	7.436.806
Financiering CAO 1999 - 2000	214.000.000	5.304.921
Indexering kosten (personeel + werking) volgens parameters	122.000.000	3.024.301
Eénmalige dotatie, rechtzetting penalisatie '97 na verantwoording De Lijn	75.000.000	1.859.201
Financiële kosten (o.m. voertuigen voor nieuwe projecten)	49.000.000	1.214.678
Afschrijvingen	32.000.000	793.259
Uitbouw ontwikkelingsfunctie	30.000.000	743.681
Actualisering overdracht convenants na begrotingscontrole	12.000.000	297.472
Totaal	1.160.000.000	28.755.649

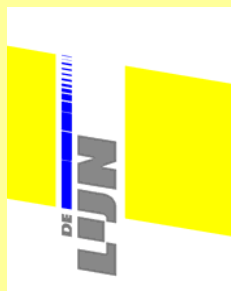


Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Derde betalersysteem: deelnemende gemeenten

Aartselaar	Bocholt	Asse	Beernem
Berlaar	Borgloon	Boutersem	Blankenberge
Bonheiden	Genk	Hoellaart	Bredene
Boom	Ham	Holsbeek	De Haan
Bornem	Hasselt	Kortenberg	Ichtegem
Geel	Sint-Truiden	Leuven	Middelkerke
Hemiksem	Tessenderlo	Scherpenheuvel-Zichem	Nieuwpoort
Mechelen		Tienen	Oostende
Mol	Deinze	Tremelo	Oostkamp
Niel	Dendermonde	Vilvoorde	Oudenburg
Putte	Gent		Torhout
Puurs	Geraardsbergen		
Schelle	Kluisbergen		
Sint-Amands	Kruibeke		
Sint-Katelijne-Waver	Merelbeke		
Willebroek	Nevele		
Zwijndrecht	Sint-Niklaas		



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Ontvangsten reizigers & derde betalers

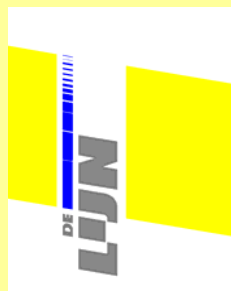
Jaar	Ontvangsten reizigers & derde betaler excl. Vlaams Gewest		Ontvangsten derde betaler Vlaams Gewest (tariefherforming)		Totaal	Toename t.o.v. vorig jaar
	BEF	EUR	BEF	EUR		
1997	4.553.907.984	112.888.430			112.888.430	1,36
1998	4.637.016.843	114.948.645			114.948.645	1,83
1999	4.728.851.974	117.225.178			117.225.178	1,98
2000	4.564.194.873	113.143.435	584.686.511	14.494.000	127.637.435	8,88
2001	4.457.558.959	110.500.000	1.003.091.953	24.866.000	135.366.000	6,06

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Berekening gebruik abonnementen

Soort abonnement	Forfait aantal reizigers per maand
Stadsabonnement	90
Voorstadsabonnement	90
Netabonnement	90
Twinabonnement	104
Streekabonnement	52
Buzzy stadsbewoner	90
Buzzy streekbewoner	52



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Aantal reizigers per vervoerbewijs – 1999 - 2001

Vervoerbewijs	1999	2000	2001
Biljetten	27.930.138	29.501.285	30.381.915
Kaarten	57.280.091	48.339.133	42.528.422
Abonnementen			
- gewoon, stad en voorstad	41.516.594	40.732.460	42.085.284
- 25- & Buzzy Pazz	68.312.168	70.846.336	86.274.331
- NMBS/De Lijn	11.708.760	13.602.024	14.544.304
Bijzondere diensten	9.051.648	9.345.000	8.232.011
Tussenkost derden	6.228.787	26.074.164	37.076.689
Overige	1.204.138	1.969.484	3.881.723
Totaal	223.232.324	240.409.886	265.004.679

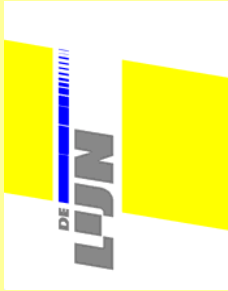
Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Verplaatsingen in functie van
afstand en vervoerwijze - %

Afstand	Auto	Bus	Trein	Fiets	Andere
< 1 km	18,8	0,0	0,0	18,7	62,5
1 tot 3 km	56,7	0,4	0,0	22,5	20,4
3 tot 15 km	81,6	2,4	0,2	9,1	6,7
15 tot 40 km	84,0	3,2	1,6	3,2	8,0
> 40 km	76,5	1,6	6,2	4,7	11,0

Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen – juli 2000



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Reisafstand in zones - % Lijnkaartgebruikers

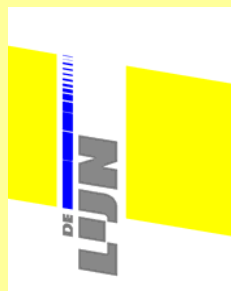
Aantal zones ontwaard	Antwerpen	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant
1	53	61	24
2	22	17	42
3	12	12	20
4	5	6	8
5	3	3	4
6	1	1	2
7	1	1	<1
8	1	<1	<1
9	1	<1	<1
10 tot 15	<1	<1	<1

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Abonnementen – tarieven vanaf juli 2002

< 6 jaar	gratis
< 12 jaar	gratis (max. 4) indien vergezeld door abonnee
< 25 jaar	Buzzy
1 maand	19,30 EUR
3 maanden	53,20 EUR
1 jaar	149,90 EUR
25 - 60 jaar	
1 maand	24,50 EUR
3 maanden	67,60 EUR
1 jaar	190,30 EUR
60 - 65 jaar	
1 maand	21,60 EUR
3 maanden	59,40 EUR
1 jaar	167,20 EUR
> 65 jaar	gratis
Bedrijven	3W extra



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Abonnementen – Buzzy Pazz

Buzzy Pazz : prijs

Maand	3 maand	Jaar
€ 19,30	€ 53,20	€ 149,90

Evolutie aantal geldige Buzzy Pazzen

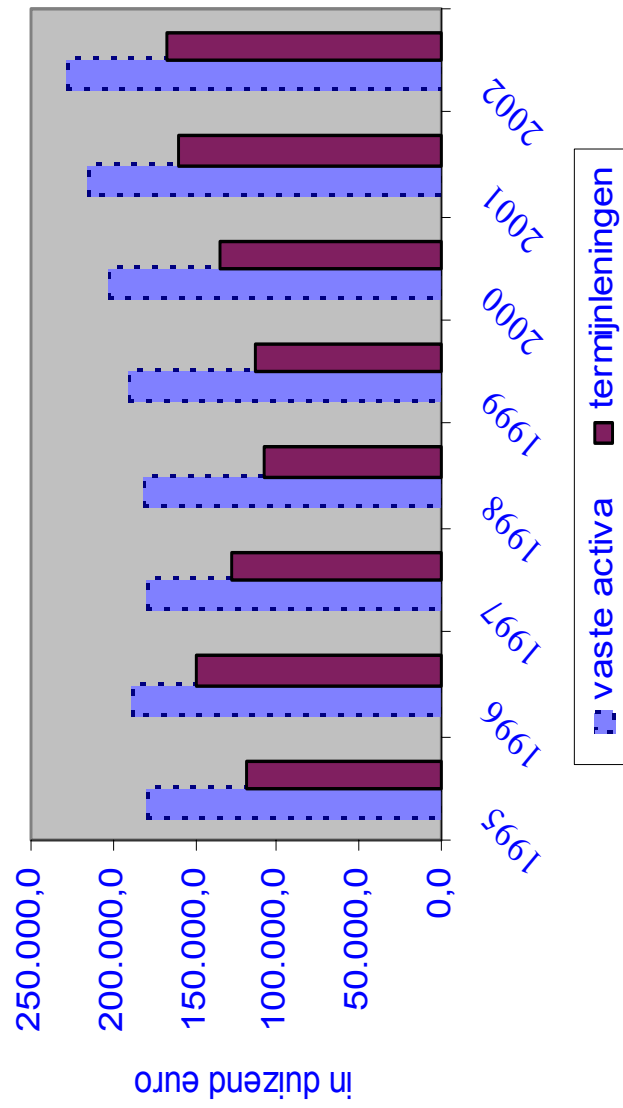
	februari 2001	februari 2002	Evolutie
Maand	11.442	10.891	- 4,82%
3 maand	27.367	17.736	- 35,19%
Jaar	70.096	113.370	+ 61,74%
TOTAAL	108.905	141.997	+ 30,39%

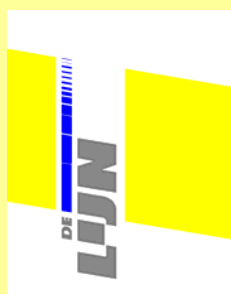
Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Ontwikkeling activa & schuld op lange termijn

evolutie vaste activa/leningen





Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



**Projecten basismobiliteit & convenants
Verdeling buskilometers eigen beheer -
exploitanten**

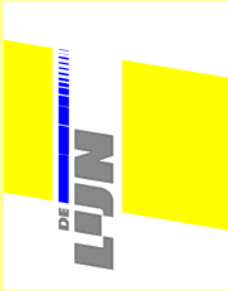
Basismobiliteit & convenants	Eigen beheer		Exploitanten		Totaal
	kilometers	%	kilometers	%	
2000	3.742.570	64	2.070.996	36	5.813.566
2001	5.812.848	56	4.524.689	44	10.337.537

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Projecten basismobiliteit & convenants
Verdeling vastgelegd budget 2000 (BEF)
eigen beheer - exploitanten

Basismobiliteit & convenants	Eigen beheer		Exploitanten		Totaal
	vastgelegd budget	%	vastgelegd budget	%	
2000	97.447.922	35	184.953.780	65	282.401.702



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Situatie en planning Levering lage vloerbussen

	Lage vloerbus 35 cm met knielsysteem (35 - 7 = 28 cm)	Lage vloerbus + oprijplaat of lift	Lage vloerbus + oprijplaat of lift + bevestiging rolstoel
huidige situatie	629	349	108
na levering 1e helft 2002	644	364	123
na levering 1e helft 2003	791	511	270
% van wagenpark medio 2003	45%	30%	15%

Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



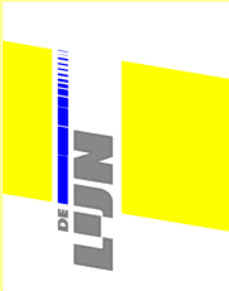
Situatie en planning Levering lage vloertrams

Kusttram

- lage vloer tussenkast voor alle trams
- laatste 32 met oprijplaat en bevestiging rolstoel

Hermelijn

- twee loten (45 + 47) met lage vloer
- aanpassingsprogramma perrons



Evaluatie beheersovereenkomst Vlaams Parlement – 26/03/02



Situatie en planning Afbakening stedelijke gebieden

Procesfase	1e helft 2002	2de helft 2002
Startfase	GSG Antwerpen	VI. Stedelijk gebied rond Brussel
Overleg en onderzoek	GSG Gent RSG Turnhout RSG Mechelen RSG St.-Niklaas RSG Hasselt-Genk RSG Oostende RSG Leuven RSG Brugge RSG Roeselare	GSG Antwerpen RSG St.-Niklaas RSG Hasselt-Genk RSG Oostende RSG Leuven RSG Brugge RSG Roeselare
Voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan	RSG Aalst RSG Kortrijk	GSG Gent RSG Mechelen RSG Turnhout