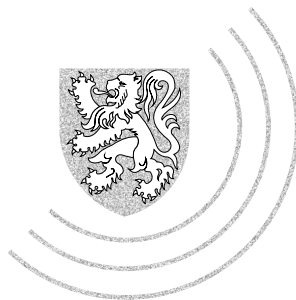


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **582** (2009-2010) – Nr. 6
ingediend op 7 juli 2010 (2009-2010)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers

betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Voorstel van resolutie

van mevrouw Annick De Ridder,
de heren Sas van Rouveroj, Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht,
de dames Gwenny De Vroe en Mercedes Van Volcem
en de heer Sven Gatz

betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Voorstel van resolutie

van de heren Filip Watteeuw en Dirk Peeters

betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
mondeling uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Sas van Rouveroj

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden :

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroj;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Dirk Peeters;
de heer Peter Reekmans.

Plaatsvervangers :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc Vanden Bussche;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 582** (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2 en 3: Amendementen
– Nr. 4: Tekst aangenomen door de commissie
– Nr. 5: Amendement
- 413** (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
- 543** (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De heer Sas van Rouvoij: De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 24 juni en 1 juli drie voorstellen van resolutie betreffende de nieuwe beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn voor de periode 2010-2014. Eerder hield de commissie op 10 en 24 juni ook al een gedachtewisseling over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn.

De drie voorstellen van resolutie werden volgens de artikelen 26, punt 2, en 55, punt 4, van het reglement in samenhang geagendeerd en behandeld. Het voorstel van resolutie van eerste indiener mevrouw Brouwers, de heren Roegiers, Peumans, de Kort en Martens en de dames De Wit en Smaers werd als basis genomen voor de tekstbespreking.

Overeenkomstig artikel 36, punt 2, derde lid, van het reglement besliste de volstreekte meerderheid van de commissie dat er een mondeling verslag zou worden uitgebracht. Dat gebeurt niet vaak, heb ik begrepen. De heer Penris protesteerde daarbij tegen wat hij ‘een improviserende aanpak’ noemde en verklaarde de vergadering te zullen verlaten bij de stemming.

Net zoals de heer Peeters daarstraks, zal ik geen letterlijke lezing geven van het verslag, maar zal ik samenvattend te werk gaan, zonder uiteraard de objectiviteit uit het oog te verliezen, collega's. Het voorstel van Open Vld, met als eerste indiener mevrouw De Ridder, werd door mezelf toegelicht. Ik verwees naar het verslag van het Rekenhof van januari 2009 over de evaluatie van de basismobiliteit bij De Lijn. Daaruit bleek toen dat er onvoldoende informatie ter beschikking was om de efficiëntie en de effectiviteit van de basismobiliteit naar behoren te beoordelen.

Dat is nu anders, onder meer dank zij de benchmarkstudie van 2009, die het Vlaamse openbare vervoer vergeleek met dat in andere, vergelijkbare Europese regio's. De resultaten van die studie geven de kans de nieuwe beheersovereenkomst goed te ijken.

Samenvattend trok ik volgende conclusies uit de benchmarkstudie. Eén: de kostendekkingsgraad is in Vlaanderen zeer laag, 16 percent, in vergelijking met regio's als Zuid-Nederland met 33, Nordrhein-Westfalen met 63 en Schotland – alstublieft – met 110 percent. Twee: ondanks het aanbod van goedkope netabonnementen met een groot bereik, is het aandeel van het openbaar vervoer in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen nog altijd veel beperkter dan in de andere benchmarkregio's. Drie: het is niet goed dat De Lijn zelf de bezettingsgraad en het aantal reizigers monitort. Vier: de manier waarop de vraag inspeelt op het aanbod wordt niet voldoende gemonitord.

Ik vestig er de aandacht op dat in 10 jaar tijd de exploitatiedotatie bijna vertienvoudigd is, en de investeringsdotatie bijna verdubbeld. Dat staat in schril contrast met de evolutie van het aandeel van het openbaar vervoer in het algemene verplaatsingsgedrag; dat aandeel is met amper 1,3 percent gestegen tot 11,5.

In het voorstel van resolutie beklemtoont Open Vld dat de huidige kostendekkingsgraad omhoog moet, en dringt aan op een spoedige invoering van de 'smartcard'. Ze zijn ervan overtuigd dat die manier van registreren veel objectievere gegevens zal leveren waarmee het aanbod beter kan worden afgestemd op de vraag.

Voor de projecten basismobiliteit en alle lijnen met een te lage bezettingsgraad moet een kantelmoment worden vastgesteld. Er moeten meer en betere verbindingen en aansluitingen komen van trein op tram en bus.

Ten slotte noemde ik een goed uitgebouwd en eenduidig tactisch niveau een kritische succesfactor. Cruciale opdrachten op tactisch niveau zijn het monitoren van verplaatsingsgedrag, de prijszetting afgestemd op de gebruiker en het type vervoersbewijs en het afstemmen van het aanbod op de vraag. Open Vld vraagt deze tactische functie expliciet

en exclusief te reserveren voor de overheid en niet af te staan aan De Lijn zelf. Bij het uitvoeren van die opdracht kan de overheid uiteraard wel externe specialisten inschakelen.

Het voorstel van resolutie van Groen! met als eerste indiener de heer Watteeuw, werd toegelicht door de heer Peeters. Hij zei dat de overheid bij haar investeringen moet kiezen tussen de auto en het openbaar vervoer. Groen! kiest onomwonden voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is een essentiële factor bij de noodzakelijke duurzame transitie van de mobiliteit in Vlaanderen. De indieners willen nadrukkelijk af van de jaarlijkse dotaties aan De Lijn en willen per decreet – zoals het gangbaar is bij de spoorwegen – een tienjarige investeringsinspanning verankeren in een tienjarenplan. Dan kan daar ook een resultaatsverbintenis aan worden gekoppeld.

De heer Peeters benadrukte namens Groen! de keuze voor een vertraming van stedelijke buslijnen, een betere doorstroming met actieve verkeerslichtenbeïnvloeding, meer comfort voor de reizigers, een betere integratie van bus, tram en spoor, en een veel betere ontsluiting door De Lijn van bedrijventerreinen.

Tot slot kant het voorstel van resolutie zich tegen besparingen op het aanbod van de dienstverlening van De Lijn. Er wordt integendeel gevraagd om in plaats van al te grote meet- en registratiekosten te maken, die middelen rechtstreeks te investeren in een opwaardering van het aanbod en de dienstverlening.

Vervolgens werd het voorstel van decreet van de meerderheidspartijen toegelicht. Daarover zal de heer Roegiers verslag uitbrengen.

Namens Open Vld noemde ik het voorstel van de meerderheid een lovenswaardige poging, maar toch iets te voorzichtig. Als de meerderheid bereid zou zijn enkele amendementen te aanvaarden op haar voorstel, dan is de Open Vld-fractie bereid het meerderheidsvoorstel mee te steunen. Drie punten van het meerderheidsvoorstel zouden moeten worden aangescherpt. Ik overloop ze kort.

Punt 4 moet het ook hebben over een betere afstemming tussen aanbod en vraag, en dus het begrip ‘lege bussen’ invoeren.

Ook punt 8 was veel te vrijblijvend uitgedrukt. Er zou een kantelmoment moeten worden ingebouwd: een moment waarop, als een onderbezetting wordt vastgesteld, De Lijn overgaat naar een andere vervoerswijze.

Bij punt 14 refereerde ik aan mijn twintigjarige loopbaan als schepen van Gent en noemde De Lijn “soms potdoof en even soepel als de sporen van haar trams”. De steden en gemeenten worden nu al actief betrokken maar dat helpt niet veel, zij moeten echt een doorslaggevende rol krijgen.

Mevrouw Brouwers verklaarde zich namens de meerderheid bereid om enigszins in te gaan op de tekstaanpassingen die ik suggereerde.

De heer Bart Martens stond een beetje argwanend tegenover mijn suggestie om de lokale besturen een doorslaggevende rol te geven bij de evaluatie van bestaande lijnen en bij de invoering van nieuwe lijnen. Die beoordeling mag naar zijn mening geen monopolie worden van steden en gemeenten. Het verminderen van het aanbod op onderbezette lijnen mag volgens de spreker geen blind automatisme worden. Er moet in ieder geval concreet worden gezocht naar de redenen van de onderbezetting.

Ten slotte had de heer Martens ook nog een opmerking over de kostendekkingsgraad. Hij wees erop dat de tarieven van De Lijn worden vastgesteld door de Vlaamse Regering, en dit op voorstel van de raad van bestuur van De Lijn met inachtnaam van bepaalde regels

van indexatie en van na te streven graden van kostendekking. Zo staat het in het regeerakkoord. Het tarievenbeleid hoeft dus, aldus de heer Martens, niet te worden opgenomen in de beheersovereenkomst. Overigens toont de benchmarkstudie aan dat De Lijn perfect slaagt in het beperken van haar exploitatiekosten.

Gezien de bereidheid van de meerderheid om haar voorstel van resolutie aan te passen, verklaarde ik namens Open Vld bereid te zijn om amendementen op te stellen.

Het voorstel van de heren Watteeuw en Peeters noemde ik niet realistisch. Al die zaken die aan de Vlaamse Regering worden gevraagd, vormen een onbetaalbaar geheel. Bovendien stelt het voorstel expliciet dat besparingen moeten worden vermeden. De grote leemte van het voorstel van Groen! is dat er geen keuzes worden gemaakt.

Mijnheer Watteeuw, u merkt dat ik heb samengevat, ik heb het beeld niet meer gebruikt van het groen nirwana.

De heer Watteeuw beaamde dat het beleid keuzes moet maken. Gent biedt daarvan een goed voorbeeld, zei hij: “In Gent heeft collega van Rouveroijs als schepen de keuze gemaakt voor een groot voetgangersgebied en voor het openbaar vervoer. Maar hij heeft ook gekozen voor de auto. Er is dus niet gekozen. Het resultaat is dat de files niet zijn verkort en dat de verkeerscongestie nog altijd een probleem is. In tegenstelling daarmee kiest Groen! voor het openbaar vervoer.”

Laat dit een bewijs zijn, voorzitter, van de objectiviteit van het verslag.

De heer Peeters noemde het meerderheidsvoorstel te technisch van aard en te veel ingaand op details.

Mevrouw Brouwers zei te zijn geschrokken van het voorstel van Groen!. De heren Watteeuw en Peeters vragen volgens haar eigenlijk om de toekomstvisie 2020 en het investeringsprogramma van De Lijn ook effectief binnen de aangegeven tijdspanne uit te voeren. Dat is binnen tien jaar 800 kilometer nieuwe tramsporen: een miljardeninvestering. Nog afgezien van de resultaten van de kosten-batenanalyse, die nog moet gebeuren, is dat volgens haar financieel een onmogelijke opdracht.

De heer Peeters repliceerde dat er vrijblijvend hoogdravende beleidsdoelstellingen worden gemaakt, maar dat ze toch niet worden gehaald. Het voorstel van resolutie wil daar komaf mee maken.

De heer Peumans wees erop dat de mobiliteitsvisie 2020 nergens is goedgekeurd, niet door het parlement, maar ook niet door de regering. Er moet ook nog een maatschappelijke kostenbatenanalyse worden gemaakt.

Mevrouw Crevits, minister voor deze materie, legde uit dat de mobiliteitsvisie 2020 wel degelijk werd goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn. Het regeerakkoord stelt dat het een leidraad is, maar dat er nog een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet gebeuren. De minister meent niet dat de Vlaamse Regering de toekomstvisie moet gaan goedkeuren, wel de prioriteitenlijst van de projecten die uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse als het nuttigst naar voren komen.

Ik omschreef de toekomstvisie als een wensnet, zonder timing en zonder financiering. Hoe kan een gemeentebestuur daar efficiënt op inspelen? Voor de minister is het evenwel belangrijk dat ook voor een wensnet wordt nagegaan of daarvoor een draagvlak is en wat de prioriteiten zijn.

De heer Martens begreep dat de heer Peeters aandringt op een langetermijnplanning, maar daarvoor is het aangekondigde Mobiliteitsplan Vlaanderen geschikt. Hij acht het dus niet nodig om voor die langetermijnplanning nog een extra decreet te maken.

Vervolgens werd de commissiezitting geschorst en werden de amendementen van de Open Vld met de meerderheidspartijen doorgepraat en definitief verwoord. Tijdens de daaropvolgende zitting, en dan bedoel ik niet de onmiddellijk aansluitende zitting, maar die van een week later, werden de amendementen van Groen! weggestemd en die van de Open Vld goedgekeurd. Het gewijzigde voorstel van resolutie werd aangenomen met 10 stemmen bij één onthouding.

Minister Crevits verklaarde heel verheugd te zijn met de kamerbrede consensus over een voorstel van resolutie dat inspeelt op de nakende nieuwe beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De voorzitter wikte zijn woorden, maar noemde het toch historisch dat er op voorhand en proactief een advies wordt gegeven door het Vlaams Parlement over een beheersovereenkomst.

Mevrouw De Ridder herinnerde eraan – terecht volgens mij, maar dit woordje ‘terecht’ staat niet in het verslag – dat het door de commissie goedgekeurde voorstel van resolutie er gekomen is naar aanleiding van het voorstel van zichzelf en haar fractiegenoten dat al in januari 2010 werd ingediend.

Zo konden de commissiewerkzaamheden in schoonheid worden beëindigd.

De heer Jan Roegiers: Oprechte dank aan de heer van Rouveroj voor het uitgebreide, objectieve en correcte verslag. We hebben inderdaad geen schriftelijk verslag om op terug te vallen, daarom was de mondelinge verslaggeving van de heer van Rouveroj des te belangrijker. De heer van Rouveroj en ik hebben afgesproken dat ik het uiteindelijke voorstel van resolutie voor mijn rekening zou nemen, waarbij werd meegewerkt door Open Vld.

Onze commissie Mobiliteit heeft een krachtig signaal gegeven met betrekking tot de af te sluiten beheersovereenkomst. Vanuit de meerderheidsfracties en later ook door Open Vld zijn zaken naar voren geschoven die we erg belangrijk vinden voor die beheersovereenkomst. De meerderheid heeft zich gebaseerd op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, op het decreet Personenvervoer, de Mobiliteitsvisie 2020, de internationale benchmarkstudie, het rapport van de ombudsman en de evaluatie van de beheersovereenkomst. Dat laatste heeft gemaakt dat we pas later op het jaar tot een definitieve bespreking van de resoluties zijn gekomen. Het was de afspraak binnen de commissie om de evaluatie en de aanstelling van het nieuwe management af te wachten. Op die manier zijn we in de commissie in schoonheid geëindigd.

Het voorstel van resolutie is door mevrouw Brouwers toegelicht namens de meerderheid. Zij verwees naar de lijst van punten die het voorstel van resolutie vraagt aan de Vlaamse Regering. Verschillende van die punten gaan wel in detail, maar de spreekster meende dat als het parlement wil wegen op het beleid, men niet te veralgemenend mag zijn. Zij beperkte haar toelichting tot enkele van die punten. Heel belangrijk vond zij het eerste punt. De indieners willen een snelle realisatie van het Retibo-project (registratie, ticketing en boordcomputer). Binnen de lopende legislatuur zouden de eerste resultaten moeten worden bereikt.

Uit de andere punten haalde mevrouw Brouwers onder meer naar boven: de noodzaak aan een visie op comoditeit, een betere doorstroming, het minimaliseren van de lege kilometers, het inspelen op het woon-werkverkeer, het verbeteren van de kostendekkings-

graad zonder in te boeten op dienstverlening en comfort, een modelmatige planning, het omgaan met onder- en overbezette lijnen en het verzamelen van de noodzakelijke beheersgegevens. Een grote nadruk wensen de indieners te leggen op een ‘masterplan groen vervoer’.

Mevrouw Brouwers vroeg namens de indieners, en zo staat het ook in de resolutie, dat de uitvoering van de beheersovereenkomst jaarlijks zou worden geëvalueerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en niet door De Lijn zelf. Die evaluatie zou dan eveneens in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement moeten worden besproken.

Tot slot vragen de indieners aan de Vlaamse Regering om de communicatie en de marketingacties van De Lijn te evalueren en zo nodig bij te sturen. Zo wensen zij dat er meer gebruik wordt gemaakt van de nieuwe media om de klant te informeren. Toegankelijkheid blijven de indieners heel belangrijk vinden.

De heer van Rouveroj heeft de amendementen al toegelicht. Er was een brede consensus in de commissie bij de eindstemming. Iedereen stemde voor en er was één onthouding van de collega van Groen!.

Als u het mij toestaat, ga ik nu even in op wat mijn fractie in deze resolutie erg belangrijk vindt. In de inleiding zei ik al dat we rekening hebben gehouden met de mobiliteitsvisie 2020. De heer van Rouveroj zei al dat er in de commissie nogal wat is gediscussieerd over wat het statuut van dat document is. Het is door de raad van bestuur van De Lijn goedgekeurd, maar ook alleen maar door dat orgaan. Desalniettemin vinden we dat het belangrijk is om met dat document rekening te houden en het als referentie in onze resolutie op te nemen. Als socialisten vinden we dat niet onbelangrijk.

Wat we het allerbelangrijkste vinden, staat in punt 5. U doet allemaal lang genoeg aan politiek om te weten dat een resolutie die de meerderheid heeft uitgewerkt maar nadien is aangevuld door mensen van Open Vld, een compromis is waarin iedereen zijn gading kan vinden. Punt 5 vinden wij het allerbelangrijkste: wij vragen De Lijn te blijven streven naar een stijgend aantal reizigers. Men zou bijna vergeten dat dit de belangrijkste doelstelling van de openbaarvervoersmaatschappij is, en daarom is het goed dat die ambitie in de resolutie is opgenomen.

Wij denken ook dat de doorstroming een erg belangrijk punt is in het beleid van De Lijn. In het beschikkend gedeelte staat het ook, onder meer dat de doorstroming moet worden verbeterd dankzij de digitalisering van het vervoerbewijs en de boordcomputer, maar ook door in te zetten op innovatieve systemen en de efficiëntie van het vervoersysteem. Doorstroming is voor ons een absolute prioriteit van het beleid van De Lijn.

Wij vinden het ook belangrijk dat er op overbezette lijnen in extra capaciteit wordt voorzien. Een aantal andere fracties zullen de nadruk leggen op het vermijden van ‘lege kilometers’. Dat is ook belangrijk. Maar wij vinden het ook belangrijk dat extra capaciteit op overbezette lijnen wordt aangeboden. Dat kan door de frequentie te verhogen, aangepaste voertuigen in te schakelen en werk te maken van een verdere ‘vertramming’ van het openbaar vervoer, zoals ook in het bestuursakkoord staat.

Wat mevrouw Brouwers in haar inleiding op de resolutie zei, vinden wij ook belangrijk: in de nieuwe beheersovereenkomst moet een masterplan groen vervoer voor het hele net van De Lijn worden opgenomen.

Ten slotte moeten de lokale overheden actief worden betrokken bij de evaluatie van de bestaande lijnen en de invoering van nieuwe lijnen. In de bespreking was dat een discussiepunt. Aandachtige commissieleden zullen weten dat dit ook een niet onbelangrijk discussiepunt was tussen onze fractie en de minister. Wij hebben toch wel wat vragen over de

betrokkenheid van steden en gemeenten in het verleden bij de aanpassing van het aanbod van De Lijn. Dat had te maken met de samenstelling van de provinciale openbaarvervoercommissies: wij pleitten er altijd voor om te overleggen met de brede provinciale openbaarvervoercommissies, wat De Lijn niet altijd heeft gedaan, integendeel.

Wij rekenen er daarom op dat steden en gemeenten worden betrokken bij aanpassingen van het aanbod, want zij spelen een toonaangevende rol in de uitbouw van een meer vraaggestuurd aanbod.

Tot zover gaat het verslag over de resolutie zelf, en een overzicht van wat sp.a in de resolutie belangrijk vindt. Wij hopen dat de resolutie kamerbreed wordt goedgekeurd.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggevers,

Jan ROEGIERS

Sas VAN ROUVEROIJ