



Geldstromen en Verkeersstromen in het Privaat- en Openbaar Vervoer

in opdracht van Febiac / Touring

Auteurs:

dr. E. Crals (Universiteit Hasselt)

Prof .dr. H. Matthijs (Vrije Universiteit Brussel)

Het geheel of delen van deze studie mogen gebruikt worden mits voorafgaande toestemming van de opdrachtgevers.

Oprichtgevers:

FEBIAC- Woluwedal 46 bus 6 – 1200 Brussel • Touring - Wetstraat 44 – 1000 Brussel

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	8
DEEL I: Overzicht van de mobiliteit in België.....	10
1. Inleiding	10
2. Verplaatsingen.....	12
2.1. Algemeen	12
2.1.1. Mobiliteit.....	12
2.1.2. Woon-werkpendel/ schoolpendel.....	14
2.1.3. Motieven.....	17
3. Personenvervoer	18
3.1. Inschrijvingen wagenpark	18
3.2. Kilometers	21
3.2.1. Afgelegde afstanden in het verkeer	21
3.2.2. Reizigerskilometers.....	24
3.3. Toekomst.....	25
4. Openbaar vervoer	27
4.1. Reizigers.....	28
4.2. Wagenpark	31
4.3. Kilometers	33
5. Verplaatsingsketens.....	36
6. Internationale vergelijking	43
6.1. Europese vergelijking.....	43
6.2. Nederland	46
6.3. Duitsland	49
6.4. Frankrijk.....	50
7. Conclusies	52
DEEL II: Openbare opbrengsten en uitgaven van het openbaar en privaat personenvervoer .	55
1. De techniek van de beheersovereenkomsten.....	55
1.1. De theorie omtrent de beheerscontracten	56
1.1.1. De definitie.....	56
1.1.2. De taken van openbare dienst.....	58
1.1.3. De beginselen die de tarieven regelen.....	58
1.1.4. De gebruikers	59

1.1.5. De toelagen.....	59
1.1.6. De vergoedingen	60
1.1.7. De overheidsopdrachten.....	60
1.1.8. De winst.....	60
1.1.9. Het patrimonium	60
1.1.10. De sanctie	60
1.1.11. Conclusie.....	61
1.2. De analyse	62
2. Brussel.....	64
2.1. Inleiding	65
2.2. Opdrachten van de MIVB	66
2.3. Strategische opdrachten.....	66
2.4. Tarieven.....	67
2.5. De financiering.....	68
2.5.1. Basisdotatie	68
2.5.2. Bijzondere dotatie voor de verbetering van de veiligheid en de dienstkwaliteit ...	69
2.5.3. Dotatie voor voorkeurtarieven	69
2.5.4. Financiële en boekhoudkundige transparantie	70
2.5.5. Leningscapaciteit.....	70
2.5.6. Schuld.....	70
2.5.7. Overzicht.....	71
2.6. De begroting 2006.....	72
3. Vlaanderen	73
3.1. De beheersovereenkomst.....	73
3.2. De Vlaamse begroting.....	80
3.3. De begroting “Lijn”.....	80
4. De federale spoorwegen.....	83
4.1. Het beheerscontract spoorwegen (Holding).....	84
4.1.1. Het gemeenschappelijk beleid.....	84
4.1.2. Opdrachten openbare dienst.....	86
4.1.3. Performance en financiën.....	86
4.1.4. Veiligheid.....	88
4.1.5. Financiële relaties met de staat.....	89
4.2. N.M.B.S. NV.....	91

4.2.1. Financiële bepalingen.....	91
4.2.2. Kwaliteit.....	94
4.2.3. Behoeften Natie.....	95
4.3. De kostprijs.....	96
4.3.1. De studies.....	96
4.3.2. Exploitatie spoorwegnet.....	97
4.3.3. Investerings spoorwegnet.....	100
4.3.4. De pensioenen.....	101
4.3.4. De afrekening.....	102
5. De taksen en de retributies op het verkeer.....	103
5.1. De lokale overheden.....	103
5.2. De Gewesten.....	103
5.3. De federale overheid.....	105
5.3.1. Accijnzen.....	105
5.3.2. Boeten.....	106
5.3.3. BTW.....	107
6. Conclusie.....	108
Deel III: Eindconclusies.....	112

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: Verplaatsingen (1998/1999).....	12
Tabel 2: Gebruikt vervoersmiddel op de dag van het onderzoek (1998/1999).....	13
Tabel 3: Aard van de mobiliteit (1998/1999).....	14
Tabel 4: Verplaatsingen in uren en minuten van vrouwen en mannen van 20 tot 74 jaar op een gemiddelde dag (1998/2002).....	14
Tabel 5: Woon-werkpendel per vervoersmiddel (1998/1999).....	15
Tabel 6: Schoolpendel per vervoersmiddel (1998/1999).....	16
Tabel 7: Motieven voor de verplaatsing (1998/1999).....	17
Tabel 8: Inschrijvingen van voertuigen (1996-2005).....	18
Tabel 9: Grootte van het wagenpark (op 31 december van de jaren 1996-2005).....	19
Tabel 10: Gemiddelde jaarlijkse groei in de beschouwde periode.....	21
Tabel 11: Kilometers per type weg.....	21
Tabel 12: Evolutie van het aantal jaarlijks afgelegde km (1985-2004).....	22
Tabel 13: Aantal voertuigkilometers afgelegd met personenwagens, naar type weg, x 1 miljard.....	23
Tabel 14: Kilometers per type voertuig.....	23
Tabel 15: Afgelegde reizigers-km per type voertuig.....	24
Tabel 16: Aantal reizigerskilometers afgelegd met personenwagens, naar type weg, x 1 miljard.....	24
Tabel 17: Toekomstperspectieven tot 2010.....	26
Tabel 18 : Openbaar vervoer over de weg (1998/2005).....	28
Tabel 19: Openbaar vervoer over het spoor.....	30
Tabel 20: Wagenpark De Lijn.....	31
Tabel 21: Wagenpark TEC (2005).....	31
Tabel 22: Wagenpark MIVB.....	32
Tabel 23: Wagenpark NMBS.....	33
Tabel 24: Voertuigkilometer De Lijn (x 1 miljoen).....	34
Tabel 25: Reizigerskilometers De Lijn (x 1 miljoen).....	34
Tabel 26: Voertuigkilometers MIVB.....	34
Tabel 27: Overzicht van het openbaar vervoer in België.....	35
Tabel 28: Aantal trips per verplaatsingsschema.....	36
Tabel 29: Aard van de activiteit per verplaatsingsschema.....	38

Tabel 30: Aantal stopplaatsen	39
Tabel 31: Motieven voor de stopplaatsen	40
Tabel 32: Gebruikt transportmiddel per schema voor de actieve bevolking.....	41
Tabel 33: Gebruikt transportmiddel per schema voor de niet-actieve bevolking	42
Tabel 34: Passagiersvoertuigen per 1 000 inwoners	43
Tabel 35: Afgelegde afstand per persoon, in kilometer (1998).....	44
Tabel 36: Personenvervoer (in miljoen kilometers).....	45
Tabel 37: Busvervoer (in miljoen kilometers)	45
Tabel 38: Spoorvervoer (in miljoen passagierskilometers).....	45
Tabel 39: Verplaatsingen in Nederland.....	46
Tabel 40: Wagenpark in Nederland (1994-2005)	47
Tabel 41: Motieven	48
Tabel 42: Privaat personenvervoer.....	49
Tabel 43: Personenvervoer.....	50
Tabel 44: Transport in het lijnverkeer via bussen, trams en treinen in het jaar 2005	50
Tabel 45: Wagenpark Frankrijk (*1000).....	51
Tabel 46: RATP	51
Tabel 47: Reizigerskilometers personenvervoer	52
Tabel 48: Budgettaire kosten van de M.I.V.B. voor de Brusselse gewestelijke overheid	71
Tabel 49: Eigen Ontvangsten M.I.V.B.....	72
Tabel 50: wegen investeringen door de overheden.....	80
Tabel 51: Ontvangsten ten voordele van de “Lijn” vanuit de Vlaamse begroting.....	81
Tabel 52: Ontvangsten de “Lijn” 2006	82
Tabel 53: Investeringsstoelage.....	89
Tabel 54: Investeringsstoelagen.....	92
Tabel 55: Beheerscontract.....	93
Tabel 56: Publieke subsidies aan spoorwegen in eurocent per passagierskilometer	110
Tabel 57: Publieke subsidies aan lokaal transport (Euro per capita)	110

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1: Evolutie van het groeiritme van het Belgische autopark (1961-2005).....	20
Figuur 2: Evolutie voertuigkilometers	25
Figuur 3: Ontwikkeling aantal personenauto's, 1960-2005 (x 1 000)	47

INLEIDING

De onderzoeksopdracht betreft de uitvoering van een studie over openbare uitgaven en inkomsten ten behoeve van het openbaar en privaat personenvervoer in België. Het onderzoek omvat de volgende delen:

1. In een eerste deel wordt een overzicht gegeven van de mobiliteit in België en het belang van het aandeel van het openbaar en privaat personenvervoer (niet-goederen transport). Daartoe worden de belangrijkste statistische kerncijfers beschreven.
2. In het tweede deel worden de openbare opbrengsten en uitgaven van het openbaar personenvervoer (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC) beschreven. Er wordt o.a. een overzicht gegeven van de situatie van de beheerscontracten, de relatie van de eigen inkomsten versus de uitgaven van de NMBS holding, de kosten van de basismobiliteit, het beheer van de openbare tram- en busvervoermaatschappijen. Tevens wordt er een overzicht gegeven van de openbare opbrengsten en uitgaven van het privaat personenvervoer. Hier zullen de belastingsopbrengsten en investeringen in de weginfrastructuur verder aan bod komen.
3. In het derde deel worden de belangrijkste conclusies met betrekking tot de geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar personenvervoer toegelicht.

Externe kosten¹ van het privaat en openbaar personenvervoer in België zullen niet opgenomen worden in deze studie. De reden hiervoor is dat externe kosten geen objectieve basis vormen om een oordeel te vellen tussen privé en openbaar vervoer. Oorzaken zijn:

- Externe kosten van het wegverkeer verschillen zeer sterk naargelang de plaats, het tijdstip en het voertuigtype. De marginale externe milieukosten zijn waarschijnlijk de best gekende categorie van externe kosten. Terwijl de methodologie voor de luchtverontreinigingskosten relatief op punt staat, is het onderzoek nog volop aan de gang voor andere milieukosten (geluid, ecologische effecten). Voor de categorieën zoals ongevalkosten en congestiekosten, is het onderzoek in deze domeinen nog niet in

¹ Het wegverkeer veroorzaakt neveneffecten zoals luchtvervuiling, fileproblemen, ongevallen, geluidshinder, ... waarvan de schade in geldtermen kan worden uitgedrukt (externe kosten).

het stadium dat een correcte berekening van marginale externe kosten mogelijk is². Tenslotte vereist de schatting van de totale marginale externe kosten een verdere integratie van de schattingen voor congestie, ongevallen en milieu, en een consistentie in hun waardering. Er is nood aan een set van gegevens om de links tussen milieu-, veiligheid-, en congestiebeleid te evalueren. Dit is vooral nodig in die gevallen waar er conflicten bestaan tussen de drie doelstellingen (bv. lichtere voertuigen om CO2 emissies te beperken versus het extra gewicht van bijkomende veiligheidsmaatregelen; hogere snelheid en dus lagere congestiekosten kunnen ongevalkosten verhogen). De onzekerheid over de berekeningswijze is dus de eerste reden waarom externe kosten niet opgenomen worden in deze studie;

- De externe kosten zijn dalende sinds 1991, behalve de congestiekosten. Vooral de externe kosten van luchtverontreiniging zijn sinds 1991 sterk gedaald (-47 %). Dit is vooral te danken aan verbeterde voertuigmotoren. Ook de marginale externe ongevalkosten zijn fors gedaald tussen 1991 en 2002 (-61 %). De marginale externe congestiekosten zijn de enige kosten die in de periode 1991-2002 stijgen (+31%)³.

De doelstelling van deze onderzoeksopdracht is tot slot om de openbare uitgaven en inkomsten van het privaat en openbaar personenvervoer in België te vergelijken.

² Mayeres, I., Proost, S., Vandercruyssen, D., De Nocker, L., Panis, L., Wouters, G. en De Borger, B. (2001). "De externe kosten van transport", Federaal Wetenschapsbeleid, Programma Duurzame Ontwikkeling, syntheseverslag, Brussel.

³ De Ceuster, G. (2004). "Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen", Transport & Mobility Leuven.

DEEL I: Overzicht van de mobiliteit in België

1. Inleiding

De onderzoeksopdracht betreft de uitvoering van een studie over openbare uitgaven en inkomsten ten behoeve van het openbaar en privaat personenvervoer in België. Teneinde uitspraken te kunnen doen in deze studie is het noodzakelijk om het belang van de mobiliteit in België te schetsen. Mobiliteit wordt in deze studie gezien in een ruime context, namelijk mobiliteit omvat zowel verplaatsingsbehoefte, verplaatsingsmogelijkheden en het verplaatsingsvolume⁴. De verplaatsingsbehoefte ontstaat doordat de mens voor het sequentieel, achtereenvolgens uitvoeren van een aantal activiteiten noodzakelijk van plaats moet veranderen. De verplaatsingsmogelijkheden waarmee een bepaalde bestemming kan worden bereikt, worden bepaald door de maatschappelijk aangeboden verplaatsingsinfrastructuur, het individueel of groepsgebonden vervoersmiddelbezit en de beschikbaarheid daarover. Het verplaatsingsvolume kan uitgedrukt worden in drie verschillende dimensies: het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstand en de benodigde tijd. Als we, zoals vooral gesteld, de mobiliteit in kaart willen brengen, is het cruciaal om enkele belangrijke kenmerken van mobiliteit meer in detail te gaan bekijken.

In dit eerste deel wordt er dus een overzicht gegeven van de mobiliteit in België en het belang en aandeel van het openbaar en privaat personenvervoer (niet-goederen transport). Daartoe worden de belangrijkste statistische kerncijfers beschreven. Hiermee wordt bedoeld: voertuigkilometers, passagierskilometers, reizigers in het openbaar vervoer, wagenpark, wegennet, belang van auto en moto in de private mobiliteit, duur, lengte en motief van verplaatsingen, verplaatsingsketens en forecasts. Tenslotte wordt ook de internationale context geschetst.

De volgende aspecten komen in dit deel aan bod. In de tweede paragraaf worden de kerncijfers met betrekking tot de verplaatsingen in België besproken. De derde paragraaf analyseert de kerncijfers van het personenvervoer en de vierde paragraaf deze van het

⁴ Dierckx, C. (1994), "Knopen in mobiliteit", In: Boon, W. (ed.). *Stilstaan bij mobiliteit: acht visies op de rol van de mobiliteit in de toekomstige samenleving*", Leuven: Garant, p. 11-33.

openbaar vervoer. In de vijfde paragraaf worden de verplaatsingsketens besproken en paragraaf 6 geeft het internationale kader weer. Tenslotte wordt er in de laatste paragraaf een conclusie gemaakt gebaseerd op de vergelijking tussen privaat personenvervoer en openbaar vervoer.

2. Verplaatsingen

2.1. Algemeen

In de laatste paar eeuwen is de menselijke mobiliteit enorm toegenomen. Door ontwikkeling van steeds snellere transportwijzen is het voor de mens mogelijk geworden om zich in korte tijd over grote afstanden te verplaatsen⁵. Eerst maakte de trein een geweldige groei door, daarna de auto: vooral na de tweede wereldoorlog namen het bezit en gebruik van personenauto's in de westerse landen snel toe. Verschillende mobiliteitsaspecten worden in de volgende paragrafen aan de hand van statistische kerncijfers geschetst.

2.1.1. Mobiliteit

Meer dan driekwart van de Belgische bevolking verplaatst zich. Per dag verplaatsen de Belgen zich in 1998/1999 gemiddeld 36,9 km wat ongeveer neerkomt op 369 miljoen kilometer per dag.

Tabel 1: Verplaatsingen (1998/1999)

Percentage personen dat zich verplaatst (%)	76,0 %
Aantal verplaatsingen per persoon en per dag	2,97
Aantal verplaatsingen per dag met behulp van een vervoersmiddel (a)	2,54
Afgelegde afstand per persoon en per dag (km)	36,9
Benodigde verplaatsingstijd per persoon en per dag (min)	57,9
Gemiddelde snelheid van de verplaatsingen (km/h)	31,1
Gemiddelde bezettingsgraad per auto	1,42

Bron: NIS

⁵ van der Stoep, J. en Kee, B. (1997). "De menselijkheid van het mobiliteitssysteem", *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 97(1), 7-20.

Tabel 2 laat ons duidelijk zien dat het privé-vervoer nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel was in 1998/1999. Meer recente data over het verplaatsingsgedrag van de Belgische bevolking zijn niet beschikbaar. Het merendeel van de Belgische bevolking verkiest het privé-vervoer (65 %) boven het openbaar vervoer (8.7 %) ⁶.

Tabel 2: Gebruikt vervoersmiddel op de dag van het onderzoek (1998/1999)

Privé-vervoer	65,0%
- fiets	9,6%
- bromfiets, motorfiets	1,2%
- auto (als bestuurder)	39,8%
- auto (als passagier)	22,1%
- andere	1,2%
Openbaar vervoer	8,7%
- trein	3,0%
- bus	5,4%
- tram	1,5%
- metro	1,3%
- taxi	0,2%
Te voet	26,3%
- enkel te voet	5,4%

Bron: NIS

Tabel 3 toont aan dat het privé-vervoer het meest populaire transportmiddel is in België: 59.9 % van de verplaatsingen gebeuren enkel met het privé-vervoer terwijl slechts 3.6 % van de verplaatsingen enkel gebeuren via het openbaar vervoer. De tabel toont ook aan het privé-vervoer maar zelden met openbaar vervoer gecombineerd wordt (5.1 %). Tenslotte kan er uit tabel 4 afgeleid worden dat de totale verplaatsingstijd per dag ongeveer 1h27 minuten bedraagt.

⁶ Deze cijfers zijn gebaseerd op de mobiliteitsenquête van 1998/1999 en hebben betrekking op alle aspecten van verplaatsingen, dus zowel voor woon-werk verkeer als voor andere verplaatsingen.

Tabel 3: Aard van de mobiliteit (1998/1999)

Geen verplaatsing	24,0%
Enkel verplaatsing te voet	5,4%
Enkel verplaatsing met het openbaar vervoer	3,6%
Verplaatsing met openbaar en privé-vervoer	5,1%
Enkel verplaatsing met privé-vervoer	59,9%
Verplaatsing met onbekend vervoersmiddel	2,1%

Bron: NIS

Tabel 4: Verplaatsingen in uren en minuten van vrouwen en mannen van 20 tot 74 jaar op een gemiddelde dag (1998/2002)

	België
Auto of motorfiets	0:58
Openbaar vervoer	0:09
Te voet of per fiets	0:18
Niet gespecificeerd	0:02
Totale verplaatsingstijd	1:27

Bron: NIS

2.1.2. Woon-werkpendel/ schoolpendel

Het woon-werkverkeer (schoolverkeer) vormt een belangrijk aandeel in het totale volume verplaatsingen binnen de samenleving. Daarnaast – en ermee samenhangend – is het ook een belangrijke verplaatsingsbehoefte of motief. Zowel naar school als naar het werk maken de meeste mensen gebruik van het privé-vervoer (resultaten 1998/1999). Ongeveer 60 % van de ritten naar het werk gebeuren per auto, slechts 6.7 % maakt gebruik van de tram, bus of metro en slechts 6.9 % kiest voor de trein. Slechts 13.6 % maakte dus gebruik van openbaar vervoer voor woon-werk verplaatsingen in 1998/1999. Een studie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap⁷ toont aan dat het werk- en schoolgebonden verkeer goed is voor ruim 40 % van de verplaatsingen.

⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en infrastructuur (1996). *Hoe het vooruit gaat. Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*, Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 32 p.

Tabel 5: Woon-werkpendel per vervoersmiddel (1998/1999)

Te voet	4,3%
Fiets	7,3%
Trein	6,9%
Bus, tram of metro	6,7%
Firmawagen	6,9%
Auto (bestuurder)	59,9%
Auto (passagier)	5,7%
Andere	2,4%

Bron: NIS

De FOD Mobiliteit & Vervoer⁸ heeft in 2006 een rapport gepubliceerd over het woon-werkverkeer in België, gebaseerd op gegevens van bedrijven met meer dan 100 werknemers. De resultaten van dit onderzoek hebben betrekking op 6686 vestigingseenheden⁹ en 1.076.116 werknemers en laten enkele duidelijke trends zien. De wagen blijkt in 2006 nog steeds het vervoersmiddel bij uitstek te zijn voor de woon-werkverplaatsingen. Op Belgisch niveau gebruikt 67.2 % van de werknemers de wagen, van de in Vlaanderen tewerkgestelde werknemers is dit 70 % en in Wallonië zelfs 78.4 % terwijl het voor de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tewerkgestelde werknemers 45.7 % bedraagt¹⁰. Het openbaar vervoer neemt 14.3 % van het woon-werkverkeer voor zijn rekening (cijfers 2006). Hiervan vervoert het treinverkeer 9 %¹¹ en het bus/tram/metroverkeer 5.3 %. Het gebruik van de fiets in woon-werkverplaatsingen is vooral een Vlaams gegeven. Op Belgisch niveau zijn er 6.4 % fietsers, in Vlaanderen is dit 10.1 % en in Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest respectievelijk 1.2 % en 1.1 %.

⁸ FOD Mobiliteit & Vervoer (2006). “Diagnostiek Woon-Werkverkeer van 30 juni 2005”, <http://www.mobiliteit.fgov.be/data/mobil/rapportWWVn.pdf>, België: Brussel.

⁹ 61.1 % of 1082 van die vestigingseenheden situeren zich in Vlaanderen, 25.9 % of 1729 in Wallonië en 13 % of 875 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

¹⁰ Dit heeft betrekking op het sologebruik van de wagen of met familie. Bijkomend zijn er nog 5.1 % carpoolers wat op een totaal neerkomt van 72.3 % autogebruikers.

¹¹ Het gebruik van de trein als hoofdvervoermiddel in de woon-werkverplaatsingen ligt vooral hoog in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (36.7 %). De belangrijkste reden hiervoor is dat Brussel als hoofdstad het knooppunt is van het spoorwegverkeer in België. Daarenboven zijn in Brussel de meeste overheidsdiensten gevestigd die hun werknemers gratis, of bijna gratis laten gebruik maken van het openbaar vervoer.

Ook op de weg naar school is de auto nog steeds het meest populaire vervoersmiddel (zie tabel 6). De scholier maakt in ongeveer 40 % van de gevallen als passagier of als bestuurder gebruik van de wagen.

Tabel 6: Schoolpendel per vervoersmiddel (1998/1999)

Te voet	12,7%
Fiets	19,2%
Trein	6,0%
Bus, tram of metro	18,8%
Auto (bestuurder)	4,2%
Auto (passagier)	36,9%
Andere	2,2%

Bron: NIS

De enorme verkeersdrukte tijdens de spitsuren in en rond onze stedelijke gebieden toont aan hoe strak onze samenleving is georganiseerd in tijd en ruimte. Doordat werken en schoollopen nog dikwijls binnen dezelfde tijdsvensters en buitenshuis gebeurt, is de vraag naar woon-werk en woon-schoolverplaatsingen geconcentreerd tot enkele specifieke perioden van de dag, namelijk tussen 7u en 9u en tussen 16u en 18u¹². Binnen dit bestek kan het wenselijk zijn dat er meer ingespeeld wordt op de mobiliteitsvraag, met name door arbeid te flexibiliseren en door het bestaande woon-werk verkeer terug te dringen of alvast buiten de klassieke spitsuren te laten verlopen. In 1998 bedroeg het aandeel van thuiswerken in de loontrekkende bevolking slechts 9.82 %; 5.6 % van de Belgische bevolking werkt soms thuis, 4.2 % werkt gewoonlijk van thuis uit¹³. Niet alleen thuiswerken is een vorm van flexibilisering. Arbeidsuren kunnen ook geflexibiliseerd worden. Dit heeft betrekking op arbeidstijdregelingen waarbij het gaat om het bieden van keuzemogelijkheden aan de werknemer wat betreft het aantal arbeidsuren per dag en/op per week en het tijdstip waarop hij begint of eindigt met zijn werk. Het woon-werk verkeer kan in het geval van flexibilisering uitgesmeerd worden in de tijd zodat zowel het wegennet als het openbaar vervoer in de spits ontlast en buiten de spits beter benut worden¹⁴. Uit de studie van de Witte et al. (2002)¹³ blijkt dat het aandeel van

¹² Febiac (1998). *Naar een duurzame mobiliteit voor de 21^{ste} eeuw*, Brussel: Febiac, 20 p.

¹³ de Witte, H., vander Steene, T., Forrier, A., Sels, L. en van Hootegem, G. (2002). "Feiten en cijfers van flexibiliteit: definities van flexibiliteit en een caleidoscopisch flexibiliteitsoverzicht, Leuven: Steunpunt WAV-KULeuven.

¹⁴ Febiac (2002). *Duurzame mobiliteit in de praktijk*, Brussel: Febiac, 36 p.

flexibiliteitvormen een lichte stijging kent in België, maar dat concreet gezien nog steeds maar een beperkt aantal werknemers met deze flexibiliteitvormen geconfronteerd worden.

2.1.3. Motieven

In de vorige paragraaf is reeds besproken dat ongeveer twee derde van de bevolking zich verplaatst. Uit tabel 7 kunnen we afleiden dat de belangrijkste motieven zijn: gaan werken, boodschappen doen en familie- of vriendenbezoek.

Tabel 7: Motieven voor de verplaatsing (1998/1999)¹⁵

Iemand afzetten of gaan halen	15,0 %
Naar huis terugkeren	66,4 % ¹⁶
Bezoek voor het werk	3,7 %
Gaan werken	22,8 %
Naar school gaan (om lessen te volgen)	9,8 %
Om buitenshuis een maaltijd te gebruiken	6,1 %
Boodschappen doen, gaan winkelen	27,9 %
Persoonlijke redenen (dokter, bank...)	11,0 %
Familie- of vriendenbezoek	17,2 %
Gaan wandelen, een ritje maken	7,1 %
Ontspanning, sport, cultuur	15,4 %
Andere of onbekende redenen	0,6 %

Bron: NIS

¹⁵Eenzelfde persoon kan zich in de loop van de dag omwille van verschillende redenen verplaatsen. De opgenomen rubrieken mogen dus niet zomaar opgeteld worden.

¹⁶ Deze 66.4 % omvat alle terugkomsten naar huis, na de laatste activiteit die buitenshuis werd verricht. Indien bijvoorbeeld een persoon eerst gaat werken, nadien boodschappen gaat doen en 's avonds nog gaat sporten, wordt enkel de weg terug van de sportactiviteit naar huis inbegrepen in de categorie "naar huis terugkeren".

3. Personenvervoer

3.1. Inschrijvingen wagenpark

Het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens is in de periode 1996-2005 gestegen van 400.000 naar 480.000. In 2000 werd er een record aantal inschrijving vastgesteld. Het aantal ingeschreven tweedehands personenwagens bleef doorheen de jaren ongeveer constant maar ook hier werd in 2000 een record aantal inschrijvingen vastgesteld.

Tabel 8: Inschrijvingen van voertuigen (1996-2005)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Inschrijvingen van nieuwe voertuigen (motorrijwielen inbegrepen)	461.734	471.168	553.557	607.358	625.848	599.027	568.001	562.511	601.707	602.152
Personenwagens	397.359	396.240	452.129	489.621	515.204	488.683	467.569	458.796	484.757	480.088
Inschrijvingen van tweedehandsvoertuigen (motorrijwielen inbegrepen)	717.638	738.670	758.230	786.013	790.932	758.944	838.755	831.860	849.983	836.291
Personenwagens	621.013	624.835	644.519	672.311	672.521	659.541	668.662	652.740	666.238	647.767

Bron: Febiac

Het aantal personenwagens is de laatste 50 jaar in België sterk toegenomen. Deze toename is het gevolg van een aantal (deels elkaar onderling beïnvloedende) factoren: de bevolkingsgroei en de groei van het aantal huishoudens en tegelijk een huishoudenverdunding, het toegenomen auto- en rijbewijsbezit, de toegenomen welvaart, productie en consumptie, een aantal socio-culturele ontwikkelingen, zoals de emancipatie van de vrouw, de toegenomen individualisering en een stijgend aandeel taakcombineerders, de relatief gunstige kostenontwikkeling voor autogebruik, de sterke kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de weginfrastructuur, etc.¹⁷

¹⁷ Harms, L. (2003). *Mobiel in de tijd. Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, 126 p.

De grootte van het wagenpark in België kende in de periode 1996-2005 een stijging van 4,3 miljoen naar 5 miljoen wagens. Binnen deze groei kan er een verschuiving van het soort personenwagens vastgesteld worden. Diesels maken een steeds groter deel uit van de nieuwe personenwagens die in Europa worden verkocht. In België heeft nu meer dan één op twee nieuwe personenwagens een dieselmotor. Naast de sterk verbeterde technologie, is dat vooral te danken aan de Belgische fiscale politiek met erg lage accijnzen op dieselbrandstof¹⁸.

Tabel 9: Grootte van het wagenpark (op 31 december van de jaren 1996-2005)

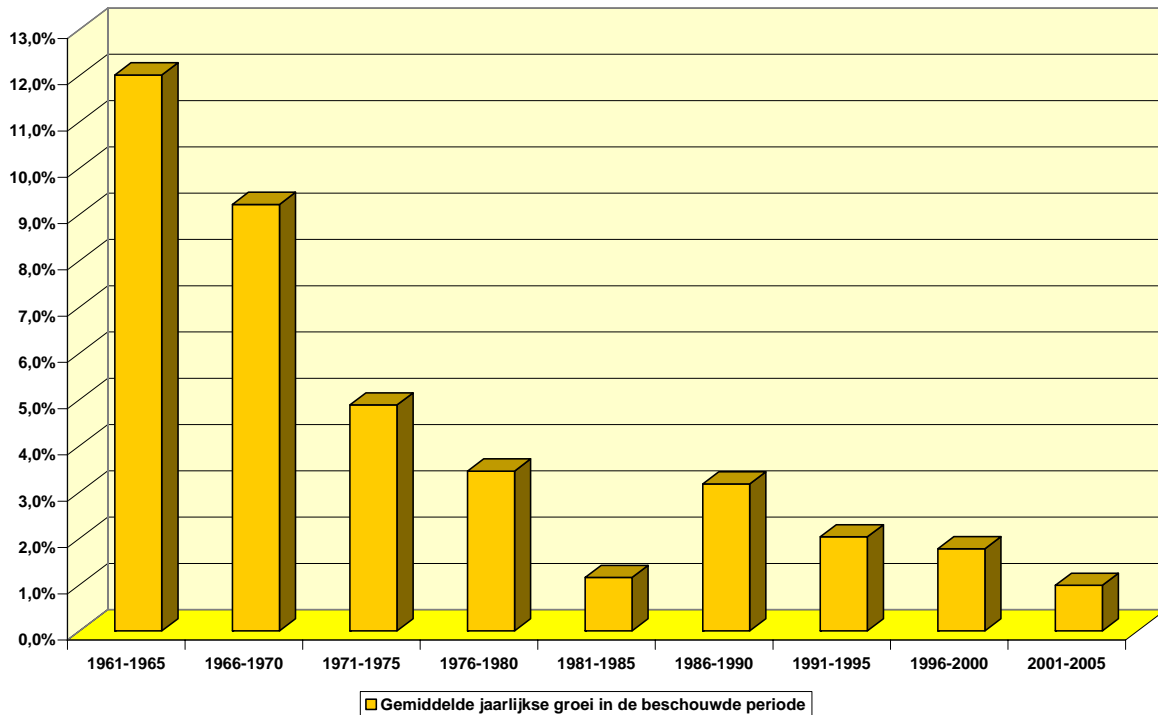
	1996	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Totaal voertuigenpark (motorrijwielen inbegrepen)</i>	5.248.527	5.618.396	5.742.529	5.833.551	5.901.515	5.983.665	6.070.975	6.154.558
Personenwagens	4.307.704	4.547.236	4.628.949	4.684.504	4.724.856	4.772.584	4.818.571	4.861.352
- rijdend op benzine	2.829.974	2.748.675	2.719.604	2.665.846	2.600.452	2.534.662	2.462.002	2.384.237
- rijdend op diesel	1.440.730	1.738.997	1.847.934	1.951.875	2.050.709	2.164.495	2.284.966	2.406.476
- rijdend op gas	17.341	39.967	41.841	47.729	54.667	54.424	52.640	51.693
- niet nader bepaald	19.659	19.597	19.570	19.059	19.028	19.003	18.963	18.946

Bron: Febiac

Het aantal huishoudens met minstens één auto is de afgelopen 10 jaar (1991-2001) gestegen van 72 naar 77 op 100 (Bron: FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie). In de grootsteden is de stijging in absolute aantallen eerder beperkt (+6%), in Vlaanderen en Wallonië is ze echter vrij fors (respectievelijk +14 en +13%). Het aantal huishoudens met 2 of meer auto's steeg met bijna de helft. Het autobezit ligt in het Duitstalig gebied verhoudingsgewijs het hoogst: 83 op 100 gezinnen bezitten er minstens één. Het cijfer voor Vlaanderen ligt in dezelfde orde van grootte (81 op 100), maar in Wallonië ligt het met 75 op 100 merklijk lager. Dat het in de grootsteden nog lager ligt, hangt wellicht samen met meerdere factoren: minder garages, minder parkeergelegenheid, groter aanbod van openbaar vervoer en een kleiner budget. 60 op 100 Brusselse gezinnen bezitten minstens één auto.

¹⁸ Panis, L.I., De Nocker, L., De Vlioger, I., Torfs, R. en Vermoote, S. (2003). "Benzine? Een onzekere vergelijking van milieuschadekosten", In: Arena/Het Dossier, 9(1), 6-9.

Figuur 1: Evolutie van het groeiritme van het Belgische autopark (1961-2005)



Bron: FEBIAC ¹⁹

Toch is het groeiritme van het autopark over de laatste decennia sterk gedaald: waar het autopark in de jaren '60 nog groeicijfers kende van meer dan 10% per jaar, is dat in de jaren '90 gedaald tot 1,8 % à 2 %, om de laatste jaren te flirten met de 1 %-grens. Het verzadigingspunt lijkt dus in zicht: de automarkt evolueert geleidelijk van een groei- naar een vervangingsmarkt.

¹⁹ http://www.febiac.be/documents_febiac/AG_2004_Extracted_Articles/AG_2004Mobiliteit.pdf

Tabel 10: Gemiddelde jaarlijkse groei in de beschouwde periode

1961-1965	12.0 %
1966-1970	9.2 %
1971-1975	4.9 %
1976-1980	3.5 %
1981-1985	1.2 %
1986-1990	3.2 %
1991-1995	2.0 %
1996-2000	1.8 %
2001-2005	1.0 %

3.2. Kilometers

3.2.1. Afgelegde afstanden in het verkeer

De afgelegde afstanden in het verkeer in België zijn in de periode 1980-2004 verdubbeld. We kunnen voornamelijk een stijging vaststellen op de autosnelwegen en de gewest- en provinciewegen, waaruit we kunnen afleiden dat België over het algemeen mobieler geworden is.

Tabel 11: Kilometers per type weg

(in mrd-voertuig-km)	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
België	47,96	53,64	70,28	80,26	90,04	91,47	92,68	93,08	94,56
- autosnelwegen	10,91	14,80	20,97	25,93	30,53	31,19	31,75	32,00	32,60
- gewest- en provinciewegen	23,29	24,85	31,50	35,14	38,64	39,15	39,58	39,64	40,23
- gemeentewegen	13,76	13,98	17,80	19,19	20,86	21,13	21,35	21,45	21,73
- gemeentewegen		8,15	10,31	10,84	11,86	12,10	12,24	12,18	12,31

Bron: NIS

In de periode 2000-2004 kan er echter maar een geringe, positieve evolutie van het verkeer op autosnelwegen opgemerkt worden. Dit is mogelijks te verklaren door: overstap naar andere vervoersmodi (trein/tram/bus), gratis openbaar vervoer voor 60+ en de economische

conjunctuur²⁰. Op andere wegen kan er in de periode 2000-2004 ook maar een geringe, positieve evolutie vastgesteld worden. Dit kan tevens verklaard worden door de overstap naar andere vervoersmodi, gratis openbaar vervoer voor kinderen en 60 + en rationeler voertuiggebruik door hogere energiekosten.

Tabel 12: Evolutie van het aantal jaarlijks afgelegde km (1985-2004)

	1985	1990	1997	2000	2001	2002	2003	2004
Op Belgische wegen, door Belgische personenwagens (km)	12.493	14.207	14.676	15.032	15.029	15.069	15.039	15.077
BVRI-index (1975=100)	110,71	129,93	130,05	133,21	133,18	133,53	133,26	133,60

Bron: NIS

De BVRI-index²¹ voor 2004 bedroeg 133,60 d.w.z. 15 077 km/jaar (zie tabel 11). De toestand is praktisch constant gebleven sinds 2000. Dit impliceert dat de stagnering van het voertuigenpark (zie tabel 9) overeenstemt met de stagnering van het verkeer op autosnelwegen en op de andere genummerde wegen (tabel 12). Toch kan er geen direct verband gevonden worden tussen het voertuigenpark en de evolutie van het wegverkeer. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn²²:

- België is een land met veel transit verkeer. Hierdoor moet er niet enkel rekening gehouden worden met het eigen voertuigenpark, maar eveneens met het voertuigenpark dat het land aandoet;
- Het bezit van een voertuig zegt niets over het gebruik ervan. De huidige maatschappij is gericht op een heel mobiele wereld.

²⁰ Vlaamse Overheid (2006), “Verkeerstellingen 2005”, Agentschap Infrastructuur, Afdeling Beheer Wegverkeer, Brussel.

²¹ De BVRI index is een schattingsmethode die als kenmerk dient voor het gemiddeld aantal kilometers jaarlijks afgelegd in België door Belgische personenwagens. Het betreft enkel de kilometers afgelegd in België, deze afgelegd door Belgische wagens in het buitenland blijven onbekend.

²² Vlaamse Overheid (2006), “Verkeerstellingen 2005”, Agentschap Infrastructuur, Afdeling Beheer Wegverkeer, Brussel.

Tabel 13: Aantal voertuigkilometers afgelegd met personenwagens, naar type weg, x 1 miljard

		2004	2003	2002	2001	2000
België	gemeentewegen		19,09	19,01	18,81	18,57
	andere genummerde wegen		33,83	33,78	33,41	32,97
	autosnelwegen		25,39	25,19	24,75	24,21
	totaal	79,55	78,31	77,99	76,98	75,75

Bron: http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/stat_cijfers_mobiliteit.htm

Tabel 14: Kilometers per type voertuig

In mrd voertuig-km	1990	1995	1997	1998	2000	2001	2002	2003	2004
Totaal	70,28	80,26	83,00	86,07	90,04	91,47	92,68	93,08	94,56
- motorrijwielen	0,35	0,95	1,02	1,06	1,02	1,03	1,05	1,05	1,06
- personenwagens (a)	59,89	67,68	69,92	72,42	75,75	76,98	77,99	78,31	79,55

Bron: NIS

3.2.2. Reizigerskilometers

Dankzij de voertuigtellingen per categorie, en dankzij de ramingen van het aantal reizigers per voertuig, is het mogelijk de bijdrage van het wegverkeer in de mobiliteit van de personen weer te geven.

Tabel 15: Afgelegde reizigers-km per type voertuig

In mrd voertuig-km	1990	1995	1997	1998	2000	2001	2002	2003	2004
Totaal	89.6	98.42	100.6	103.7	107,3	109.0	110.47	110.9	112.7
- motorrijwielen	0,35	0,95	1,01	1,06	1,02	1,03	1,05	1,05	1,06
- personenwagens (a)	89,23	97,47	99,61	102,65	106,27	108,00	109,42	109,89	111,63

Bron: NIS

Tabel 16: Aantal reizigerskilometers afgelegd met personenwagens, naar type weg, x 1 miljard

		2004	2003	2002	2001	2000
België	gemeentewegen		25,13	25,02	24,76	24,44
	andere genummerde wegen		47,77	47,70	47,18	46,55
	autosnelwegen		36,99	36,71	36,06	35,28
	totaal	111,63	109,89	109,42	108,00	106,27

Bron: http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/stat_cijfers_mobiliteit.htm

Er kan dus een stijging van het aantal reizigerskilometers vastgesteld worden voor alle wegennetten samen en deze stijging houdt rekening met het aantal reizigers per voertuig²³. Deze verhoging wordt veroorzaakt door de evolutie van het verkeer op autosnelwegen (+ 3.7 % sinds 1985 rekening houdend met de toename van het wegennet) en op gewestwegen (+ 2.2 % sinds 1985) in Vlaanderen²⁴.

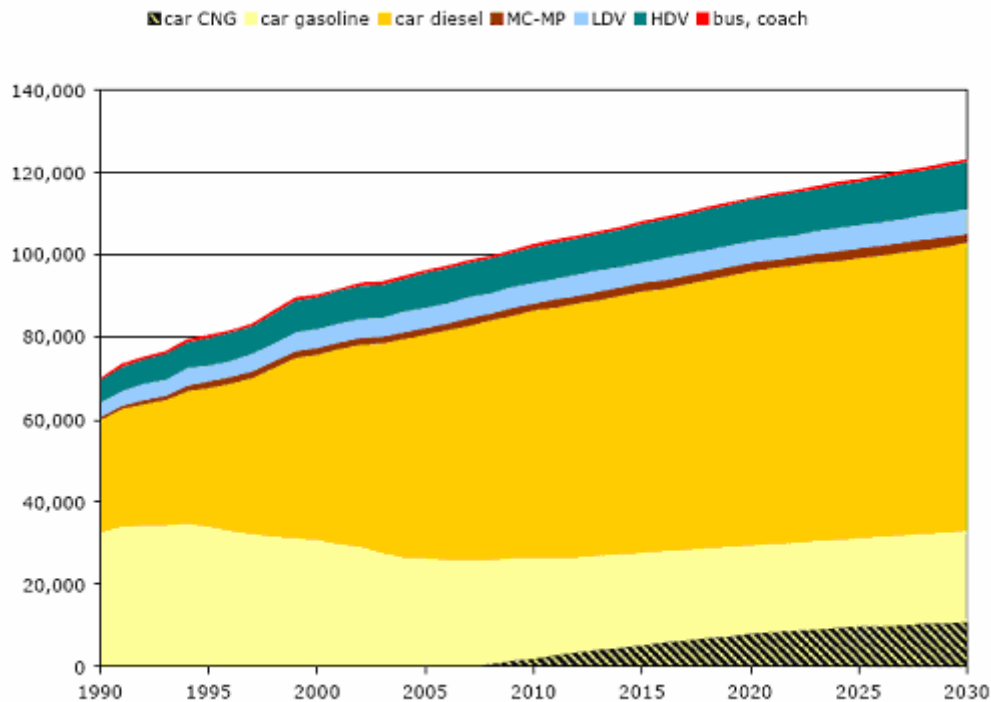
²³ Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer (2003), "Verkeerstellingen 2002", Directoraat-generaal Mobiliteit en verkeersveiligheid, Directie Mobiliteit, Brussel.

²⁴ Vlaamse Overheid (2006), "Verkeerstellingen 2005", Agentschap Infrastructuur, Afdeling Beheer Wegverkeer, Brussel.

3.3. Toekomst

In 1990 legden passagierswagens in het totaal 60 000 miljoen voertuigkilometers af. Sindsdien steeg dit aantal nog eens tot 80 000 miljoen voertuigkilometers in 2004. In de periode 1990 tot 2030 wordt voorspeld dat dit aantal zal blijven stijgen tot 100 000 miljoen.

Figuur 2: Evolutie voertuigkilometers



Bron: Logghe, S., Van Herbruggen, B., Van Zeebroeck, B., 'Emissions of road traffic in Belgium', Transport and mobility Leuven.

Tabel 17 geeft aan dat het passagiervervoer gedurende de periode 2000-2010 zal toenemen met 0.8 % per jaar. Dit is duidelijk een minder sterke stijging dan de vorige jaren. Deze vertraging van de stijging kan verklaard worden door de relatief constante bevolkingsdichtheid in België.

Het gebruik van het privé-vervoer zal stijgen met 0.7 % per jaar tot 2010 tegenover een stijging van 1.7 % per jaar in de periode 1990-2000. Dus zullen de personenwagens blijven leiden als meest gebruikte transportmiddel. Zowel het spoorverkeer als het openbaar vervoer zullen in percentage dalen.

Tabel 17: Toekomstperspectieven tot 2010

	1970	1980	1990	2000	2010	Groei 1990//2000	Groei 2000//2010
Passagiertransport (in Gpkm ²⁵)	61.9	85.2	112.0	135.1	145.9	1.9%	0.8%
Openbaar vervoer	9.3	9.1	10.9	12.4	12.7	1.3%	0.3%
Privé-wagens (+ motors)	42.2	65.9	90.4	107.4	114.9	1.7%	0.7%
Spoor	8.5	7.8	7.3	8.6	8.7	1.7%	0.1%

Bron: <http://www.plan.be/nl/pub/stu/STU0303/STU0303.pdf>

²⁵ Gpkm: 1 biljoen passagierskilometers.

4. Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is, dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. Openbaar vervoerders hebben dan ook een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt tegen het geldende tarief te vervoeren. Dit in tegenstelling tot particulier vervoer, waar de eigenaar van het vervoermiddel beslist wie wel en niet mee mag.

Vervoerdiensten kunnen onderscheiden worden in collectief vervoer en individueel vervoer. Bij collectief vervoer wordt het vervoermiddel gedeeld met andere reizigers, die een andere herkomst of bestemming kunnen hebben. Bij individueel vervoer wordt het vervoermiddel ingezet voor de specifieke vervoerwens van één reiziger of groep van reizigers. Individueel *openbaar* vervoer wordt ook aangeduid als *besloten* vervoer. Tenslotte kan onderscheid gemaakt worden tussen lijndiensten en vraagafhankelijk vervoer. Lijndiensten rijden volgens een vaste dienstregeling, of er nu veel of weinig reizigers zijn. Vraagafhankelijke diensten passen zich aan de vraag die zich op dat moment voordoet. In deze analyse zal enkel collectief openbaar vervoer in rekening gebracht worden. Taxidiensten of verhuur van voertuigen met bestuurder zullen niet besproken worden.

4.1. Reizigers

In 2005 vervoerden De lijn, MIVB²⁶ en TEC²⁷ samen 895 miljoen reizigers, 6 % meer dan in 2004. De Lijn trok 8.4 % meer reizigers aan, de MIVB 6.5 % en TEC 3.3 %. In 2004 bedroeg het groeicijfer van het totaal openbaar vervoer over de weg ten opzichte van 2003 nog 10 %.

Tabel 18 : Openbaar vervoer over de weg (1998/2005)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Vervoerde reizigers (mln)</i>	532,5	532,6	529,7	540,8	554,9	608,1	691,5	761,3	838,7	895,3
De Lijn ²⁸	214,9	214,9	216,4	223,2	240,4	265,0	318,4	362,2	413,9	448,7
TEC ²⁹	155,8	156,1	152,6	158,5	144,4	160,5	168,8	179,3	185,6	191,8
MIVB ³⁰	161,8	161,6	160,7	159,1	170,1	182,6	204,3	219,8	239,2	254,8
<i>Afgelegde kilometer (mln km)</i>	240,8	244,4	250,8	255,8	254,7	274,3	309,9	328,9	344,8	349,0
De Lijn ³¹	117,7	119,7	124,7	127,6	130,6	143,5	163,7	178,8	193,4	200,2
TEC	85,6	87,1	87,8	89,7	85,6	90,7	109,3	113,2	115,0	111,9
MIVB	37,5	37,7	38,3	38,5	38,6	40,1	36,9	36,9	36,4	36,9
De Lijn	12.848				13.439		11.853		14.295	
TEC	18.091	18.258	18.354	17.755	17.765	17.790	17.827	17.882	17.922	17.933
MIVB	472	474	478	476	479	488	517	516	679	675

Bron: NIS

Belangrijk om op te merken is het feit dat er in de passagiersstatistieken geen onderscheid gemaakt wordt tussen aantal leerlingenvervoer, 65 + reizigers³², betalende reizigers, etc. In

²⁶ Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.

²⁷ Transport En Commun en Wallonie.

²⁸ Exclusief leerlingenvervoer. Sinds 1 september 2001 organiseert De Lijn een deel van het leerlingenvervoer.

²⁹ Inclusief leerlingenvervoer tot en met 1997, exclusief leerlingenvervoer vanaf 1998. Inclusief leerlingenvervoer bedraagt de door de TEC afgelegde afstand in 2000 97,6 miljoen kilometer. Inclusief leerlingenvervoer vanaf 2000.

³⁰ De berekeningswijze van het aantal reizen met een abonnement werd in 2000 door de MIVB verbeterd op basis van gebruikersonderzoeken. Hierdoor werd het aantal reizen (en het dus aantal reizigers) aanzienlijk beïnvloed. De aantallen reizigers in het jaren voor 2000 werden eveneens herberekend, zodat een nieuwe homogene tijdreeks ontstaat.

³¹ Vanaf 2001: inclusief leerlingenvervoer.

³² Van Brempt, Kathleen (2006), "Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over ongebruikte Omnipassen 65+ uitgegeven door De Lijn, Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie Vergadering van 14/02/2006.

een gedachtewisseling over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen³³ werd door mevrouw Ingrid Lieten (p. 13), directeur-generaal De Lijn, uiteengezet dat de cijfers betreffende het gebruik van De Lijn niet gebaseerd zijn op wetenschappelijke studies maar op registratie van reizigersaantallen. Deze methodiek bevat twee onderdelen: de ontwaarding en de aanname. Ontwaarding gebeurt door mensen die met biljetten en kaarten reizen. Zij registreren zichzelf door hun kaart of biljet te laten afstempelen bij het opstappen. Het tweede onderdeel van de methodiek is de aanname. Het is een hypothetisch cijfer dat weergeeft hoe vaak de houders van abonnementen reizen. Volgens mevrouw Lieten worden ook de 65 + reizigers geregistreerd. Zij ontwaarden en worden dus in de ontwaardingscijfers opgenomen. Door de heer Robert Voorhamme (p. 14) werd in deze gedachtewisseling de opmerking gemaakt dat de manier waarop de statistieken worden opgemaakt toch een zeer belangrijk punt is. De werkelijke cijfers kunnen nog steeds afwijken van de statistieken wat vooral te maken heeft met zwaarrijden en de aannames (het aantal verplaatsingen per abonnement). De veronderstelling dat het aantal verplaatsingen per abonnement constant blijft kan leiden tot een systematische onder- of overschatting van het aantal verplaatsingen. Er is echter geen concrete informatie bekend over gemiddeld aantal verplaatsingen per abonnement dat gebruikt wordt voor de berekening van de passagiersaantallen.

In een parlementaire vraag van Johan Sauwens aan Minister Van Brempt op 13 juli 2006 werd gevraagd hoeveel magnetische netabonnements 65 + er waren in 2004 en 2005 en welk gebruik hiermee werd geregistreerd. Volgens Minister Van Brempt waren er eind 2004 door de Lijn 1.190.087 netabonnements afgeleverd aan Vlaamse 65-plussers. Eind 2005 bedroeg het totale afgeleverde abonnementen 1.253.545³⁴. In 2004 werden er 28.227.277 ontwaardingens geregistreerd met Omnipassen 65+ door De Lijn, in 2005 waren er dat 28.507.397³⁵. Febiac heeft door Viewmaster een studie laten uitvoeren bij 50-plussers waaruit blijkt dat 85 % van hen niet zonder de auto kan. 77 % van die 50-plussers en 73 % van de 65-

³³ Vlaams Parlement (2002). "Gedachtewisseling over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen", Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

³⁴ Deze aantallen zijn cumulatief wat wil zeggen dat zij alle Omnipassen 65+ omvatten die afgeleverd zijn sinds de vernieuwingsoperatie van 2003. Met deze vernieuwingsoperatie in 2003 werden de eerste 65 + kaarten door de huidige Omnipas 65+ die geldig is tot en met 31 december 2007 vervangen. De Lijn heeft geen zicht op het aantal personen die intussen overleden zijn.

³⁵ Vlaams Parlement, schriftelijke vraag van Johan Sauwens aan Kathleen Van Brempt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, 13 juli 2006, vraag nr. 192.

plussers gebruikt de auto dagelijks. Verbazend is dat 83 % van de 50-plussers haast nooit het openbaar vervoer gebruikt³⁶, ook al rijdt een aantal onder hen gratis met de bus.

In 2005 vervoerde de NMBS³⁷ 196,6 miljoen reizigers. Dit is een toename van 10 % ten opzichte van 2004. In het verleden kende de NMBS een daling in het aantal reizigers tussen 1997 en 1998 met nadien telkens een stijging, variërend van 1 % tot 5,9 % (in 2004).

Tabel 19: Openbaar vervoer over het spoor

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vervoerde reizigers (mln)									
Totaal	143,6	145,9	147,3	153,3	160,3	164,9	168,4	178,4	196,6
Nationaal verkeer	133,3	133,9	134,8	139,9	146,5	150,8	155,0	165,0	172,9
- 1e klas	6,3	6,5	6,5	6,2	6,3	6,3	5,6	5,5	5,5
- 2e klas	127	127,4	128,4	133,6	140,2	144,6	149,4	159,5	167,4
Internationaal verkeer	10,3	11,9	12,5	13,4	13,8	14,1	13,4	13,4	13,7
- Thalys	3,1	4,8	5	5,4	5,7	6	5,8	5,9	6,1
- TGV Brussel-Frankrijk		0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
- Eurostar (verbinding met het Verenigd Koninkrijk)	1,3	1,5	1,5	1,7	1,6	1,5	1,5	1,7	1,9
Afgelegde kilometer (mln km)									
Totaal	73,2	75,5	76,9	77,1	76,2	76,9	77,2	78,2	77,5

Bron: NIS

³⁶ ViewMaster Onderzoeksrapport in opdracht van Febiac (2006), "50-plusser: mobiliteit, zijn auto en zijn automerk", eindrapport, 2006.

³⁷ Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

4.2. Wagenpark

Het totale wagenpark van De Lijn is sinds 2000 met ongeveer 34 % gestegen. De belangrijkste toename van 2003 tot 2005 is de stijging in passagierstrammen (13.4 %) en bussen van exploitanten (17.4 %).

Tabel 20: Wagenpark De Lijn

type beheerder	type voertuig	2005	2004	2003	2002	2001	2000
eigen beheer	bussen	2.170	2.152	1.942			
eigen beheer	trolleybussen	20	20	20			
eigen beheer	trams (passagiers)	346	328	305			
eigen beheer	totaal	2.536	2.500	2.267	2.186	2.140	1.999
exploitanten	enkel bussen	1.301	1.264	1.149	958	910	849
totaal	totaal	3.837	3.764	3.416	3.144	3.050	2.848

Bron: mobiel Vlaanderen

Tabel 21: Wagenpark TEC (2005)

Standaard autobussen	1.398
Gelede bussen	135
Midibussen/minibussen	107
Motorrijtuig	39
Totaal	1679

Bron: TEC – kerncijfers

Het totale wagenpark van de MIVB is de laatste vijf jaar praktisch onveranderd gebleven (zie tabel 21). Over de evolutie van het wagenpark van de TEC kan er geen uitspraak worden gedaan omdat er enkel cijfers van 2005 beschikbaar zijn (tabel 21).

Tabel 22: Wagenpark MIVB

	2001	2002	2003	2004	2005
Metro-eenheden van 2 rijtuigen	53	53	53	53	53
metro-eenheden van 3 rijtuigen	37	37	37	37	37
<i>Totaal</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>
Gelede rijtuigen type 3000					2
Gelede rijtuigen type 2 000	51	51	51	51	51
Gelede rijtuigen met 4 draaistellen	61	61	61	61	61
Gelede rijtuigen met 3 draaistellen	128	128	128	128	128
Trams met 2 draaistellen	52	52	52	50	48
<i>Totaal</i>	<i>292</i>	<i>292</i>	<i>292</i>	<i>290</i>	<i>290</i>
Standaardbussen	450	450	450	450	450
Gelede autobussen	32	32	32	32	32
Autobussen extra vervoer	30	30	30	30	30
Midibus	42	41	41	41	41
Minibus voor mindervaliden	18	18	18	18	18
<i>Totaal</i>	<i>572</i>	<i>571</i>	<i>571</i>	<i>571</i>	<i>571</i>
<i>Algemeen totaal</i>	<i>954</i>	<i>953</i>	<i>953</i>	<i>951</i>	<i>951</i>

Bron: jaarverslagen MIVB

Tenslotte wordt het wagenpark van de NMBS, in de vorm van locomotieven en motorstellen, langzaam afgebouwd sinds 2001 (zie tabel 23). Een mogelijke verklaring kan zijn dat oude toestellen niet meer gebruikt worden en ook niet vervangen.

Tabel 23: Wagenpark NMBS

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Totaal locomotieven en motorstellen ³⁸	1.589	1.611	1.621	1.672	1.706	1.678	1.522	1.529	1.518
- elektrische locomotieven	375	372	383	404	427	427	387	385	383
- diesellocomotieven	575	571	553	565	538	487	375	385	376
- elektrische motorstellen	678	678	654	669	669	669	653	652	652
- dieselmotorstellen en – motorwagens	19	17	17	21	61	84	96	96	96
- Eurostar	4	4	4	4	4	4	4	4	4
- Thalys	7	7	7	7	7	7	7	7	7
- aanhangrijtuigen van dieselmotorwagens	3	3	3	2					
Rijtuigen en wagens	1.829	1.710	1.712	1.695	1.616	1.488	1.413	1.349	1.292
- rijtuigen voor binnenverkeer	1.416	1.291	1.291	1.276	1.197	1.069	1.004	949	918
- internationale rijtuigen	383	390	392	392	392	392	382	373	362
- bagagepakwagens	30	29	29	27	27	27	27	27	12
Wagens voor goederenvervoer	13.660	13.508	13.867	14.314	15.190	15.642	14.927	13.685	12.567

Bron: NIS - mobiliteitsportaal

4.3. Kilometers

Het aantal voertuigkilometer van De Lijn is van 2000 tot 2005 met ongeveer 53 % toegenomen. De grootste procentuele stijging vond plaats in Vlaams Brabant; daar steeg het aantal voertuigkilometer met 62.8 %. Tevens het aantal reizigerskilometer is gestegen met ongeveer 14 % van 2000 tot 2003.

³⁸ Locomotief en rijtuig vormen 1 geheel.

Tabel 24: Voertuigkilometer De Lijn (x 1 miljoen)³⁹

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Vlaams Gewest	200,2	193,4	175,3	163,7	143,5	130,6
waarvan door exploitanten	91,0	86,4	73,8	67,1	51,7	41,8
Antwerpen	60,1	56,3	48,9	47,2	42,0	39,6
Oost-Vlaanderen	38,7	38,9	37,1	33,9	29,2	26,4
Vlaams-Brabant	38,1	36,1	32,0	28,2	25,4	23,4
Limburg	31,4	31,6	28,9	27,0	23,3	21,0
West-Vlaanderen	31,9	30,5	28,4	27,4	23,5	20,19

Bron: mobiel Vlaanderen

Tabel 25: Reizigerskilometers De Lijn (x 1 miljard)

<u>miljard pkm</u>	2003	2002	2001	2000
België	15,2	14,3	13,5	13,3

Bron: mobiel Vlaanderen

Het aantal voertuigkilometers van de MIVB is de laatste jaren terug gestegen, na een dieptepunt in 2003. Vervoer per autobus neemt het grootste gedeelte in van het totale aantal voertuigkilometers.

Tabel 26: Voertuigkilometers MIVB

	2001	2002	2003	2004	2005
Tram	11 768 674	11 853 891	11 693 871	11 425 121	11 420 934
Autobus (+nachtbus)	20 173 043	20 508 560	19 712 396	19 309 056	19 767 363
Metro	2 221.9	4 481 313	4 469 246	4 701 450	4 778 863
Extravervoer	464 077	461 810	538 072	539 310	482 907
Totaal	40 095 393	40 095 393	36 869 256	36 441 188	36 941 709

Bron: jaarverslagen MIVB

³⁹ Op 01-09-2001 werd het leerlingenvervoer overgenomen van het departement Onderwijs. In de vergelijking met de jaren voorheen geeft dit vanzelfsprekend een lichte vertekening.

De volgende tabel geeft een overzicht weer van het openbaar vervoer in België. De verschillende vervoersmaatschappijen zijn naast elkaar geplaatst. Duidelijk is dat in 2005, wat reizigersaantallen betreft, De Lijn de meeste passagiers vervoerde. Tussen 2000 en 2005 vond er wat De Lijn betreft een stijging plaats in voertuigkilometers van 53 % terwijl het aantal passagiers slechts steeg met 46 %. Hieruit kan dus geconcludeerd worden dat het aanbod van het openbaar vervoer (in voertuigkilometers) sterker stijgt dan de vraag naar openbaar vervoer (in aantal passagiers). Data over voertuigkilometers en reizigerskilometers van TEC en reizigerskilometers van MIVB zijn niet beschikbaar.

Tabel 27: Overzicht van het openbaar vervoer in België

	De Lijn			TEC			MIVB			NMBS		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Vervoerde reizigers (miljoen)	362.2	413.9	448.7	179.3	185.6	191.8	219.8	239.2	254.8	168.4	178.4	196.9
Voertuigkilometers (x 1 miljoen)	178.3	193.4	200.2	n.b.	n.b.	n.b.	36.9	36.5	36.9	77.20	78.2	77.5
Reizigerskilometers (x 1 miljard)	15.2	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	91.5	86.8	82.7

Tenslotte moet er opgemerkt worden dat het gebrek aan transparantie in de cijfers van de openbare vervoersmaatschappijen enerzijds en het tekort aan beschikbaarheid van data anderzijds, het proces om een algemeen beeld te schetsen van het aandeel van het openbaar vervoer in België bemoeilijkt. Om het aandeel van het openbaar vervoer correct te kunnen vergelijken met het aandeel van het privaat vervoer is informatie nodig over aandeel van abonnementen bij het openbaar vervoer, inzicht in de aannames van de abonnementen, informatie over voertuigkilometers en reizigerskilometers van alle vervoersmaatschappijen en inzicht in de berekening van de statistieken.

5. Verplaatsingsketens

De meeste verplaatsingen beginnen of eindigen bij de eigen woning. Soms bezoeken mensen echter meerdere bestemmingen voordat ze naar huis gaan, men maakt dan verplaatsingsketens.

Tabel 28: Aantal trips per verplaatsingsschema

		Min.	Gem.	Max.	0 trips	1 trip	2 trips	+ 2 trips
Actieve bevolking	Ochtendschema ⁴⁰	0	0.04	3	97%	3%	0%	0%
	Middagschema ⁴¹	0	0.13	2	90%	9%	1%	0%
	Avondschem ⁴²	0	0.36	4	78%	17%	4%	1%
	Hele dag	1	1.53	6		62%	26%	12%
Niet- actieve bevolking	Ochtendschema ⁴³	0	0.31	5	76%	18%	5%	1%
	Avondschem ⁴⁴	0	0.24	4	85%	12%	2%	1%
	Hele dag	1	1.55	6		62%	25%	13%

Bron: Hubert, J.P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

Eerst en vooral kunnen we opmerken dat het gemiddelde aantal trips van de actieve bevolking en de niet-actieve bevolking niet hard van elkaar verschillen. Verder kunnen we vaststellen

⁴⁰ Ochtendschema bij die actieve bevolking: dit schema bevat de activiteiten en verplaatsingen die men maakt voor dat men naar het werk vertrekt.

⁴¹ Middagschema bij de actieve bevolking: dit schema bevat de activiteiten en verplaatsingen die men maakt van op de werkplaats.

⁴² Avondschem⁴² bij de actieve bevolking: dit schema bevat de activiteiten en verplaatsingen die men maakt nadat men thuis is gearriveerd.

⁴³ Ochtendschema bij de niet-actieve bevolking: dit schema bevat de activiteiten en verplaatsingen die men maakt voor dat men de woonst verlaat voor de hoofdactiviteit.

⁴⁴ Avondschem⁴⁴ bij de niet-actieve bevolking: dit schema bevat de activiteiten en verplaatsingen die men maakt nadat men is teruggekeerd van de hoofdactiviteit.

dat de actieve bevolking relatief weinig trips maakt voordat ze naar het werk vertrekken (3 %). Slechts 10% van de actieve bevolking verlaat de werkplaats 's middags, 21% van de actieve bevolking verlaat de woonst in het avondschem, tegenover een kleine 13% van de niet-actieve bevolking. Dit verschil zou kunnen verklaard worden door het feit dat de actieve bevolking geen tijd voor activiteiten heeft tijdens de dag en dat ze dat dus na het werk moeten doen. De niet-actieve bevolking heeft daarentegen de mogelijkheid om hun activiteiten gedurende de ganse dag te organiseren. De aard van de activiteiten worden beschreven in tabel 29.

Tabel 29: Aard van de activiteit per verplaatsingsschema

		Ochtendschema	Middagschema	Avondschem
Actieve bevolking	Professionele redenen	12%	7%	1%
	Begeleiding	37%	1%	12
	Woonst passeren	-	55%	-
	Maaltijd buitenshuis	-	25%	5%
	Inkopen	26%	8%	15%
	Bezoek	5%	1%	20%
	Persoonlijke redenen	12%	1%	12%
	Vrije tijd	7%	1%	30%
	Wandeling	1%	1%	5%
	Andere	-	-	0%
Niet-actieve bevolking	Professionele redenen	1%	3%	2%
	Begeleiding	19%	9%	11%
	Maaltijd buitenshuis	1%	4%	6%
	Inkopen	44%	29%	33%
	Bezoek	11%	20%	16%
	Persoonlijke redenen	10%	10%	11%
	Vrije tijd	10%	18%	18%
	Wandeling	4%	6%	3%
	Andere	0%	1%	0%

Bron: Hubert, J.-P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

Elke trip vindt plaats om een reden en elke trip veroorzaakt een stopplaats. De belangrijkste reden voor een activiteit in het ochtendschema voor de actieve bevolking is de begeleiding van een persoon. Dit betekent bijvoorbeeld dat de kinderen naar school gebracht worden. De niet-actieve bevolking doet vooral inkopen in het ochtendschema. In het middagschema is, voor de actieve bevolking, de belangrijkste reden voor een trip de woonst passeren (bijvoorbeeld thuis middageten). Voor de niet-actieve bevolking is dit tevens inkopen doen. Tenslotte zijn vrije tijdsredenen (zoals bijvoorbeeld sporten) de belangrijkste motieven voor

de actieve bevolking om zich te verplaatsen in het avondschema. Voor de niet-actieve bevolking is dit opnieuw inkopen doen.

Onderstaand schema geeft het aantal stopplaatsen per trip weer:

Tabel 30: Aantal stopplaatsen

		0 stopplaatsen	1 stopplaats	2 stopplaatsen	3 stopplaatsen	4 stopplaatsen	+ 4 stopplaatsen
Actieve bevolking	Trips in het ochtendschema	97%	1%	1%	1%	0%	0%
	Ochtendpendel	81%	11%	4%	2%	1%	1%
	Trips in het middagschema	90%	8%	1%	1%	0%	0%
	Avondpendel	77%	15%	4%	2%	1%	1%
	Trips in het avondschem	79%	13%	5%	2%	0%	1%
Niet-actieve bevolking	Trips in het ochtendschema	77%	12%	6%	3%	1%	1%
	Heenweg hoofdactiviteit	78%	11%	5%	3%	1%	2%
	Terugweg hoofdactiviteit	66%	22%	8%	2%	1%	1%
	Trips in het avondschem	85%	8%	3%	2%	1%	1%

Bron: Hubert, J.-P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

De actieve bevolking heeft de neiging vooral te stoppen op de terugweg van hun werk en niet op weg naar hun werk; slechts 19 % maakt minstens één stopplaats tijdens de ochtendpendel en 23 % maakt minstens één stopplaats tijdens de avondpendel. Dit verschil is waarschijnlijk te wijten aan de grotere vrijheid in het tijdschema na het werk. Voor de werkuren is het voor de actieve bevolking relatief moeilijk om het tijdschema te wijzigen (cf. Flexibilisering van de werkuren). De werkende bevolking is relatief actief 's avonds, meer dan 20% verlaat de woonst in het avondschem.

Het gedrag van de niet-actieve bevolking is tamelijk verschillend met dat van de actieve bevolking, ongeveer 23 % heeft minstens één stopplaats in het ochtendschema. Deze eerste

activiteit vindt vooral plaats tijdens de ochtend (9.30u tot 11.30u). Een heel groot deel van de niet-actieve bevolking (34%) maken minstens één stopplaats op de terugweg van de hoofdactiviteit, en ongeveer 15% maakt nog een trip tijdens het avondschema.

Als we nu de motieven voor de stopplaatsen in onderstaande tabel aandachtig bekijken, kunnen we vaststellen dat, voor de werkende bevolking, het voornaamste motief voor een stopplaats tijdens de ochtendpendel is om iemand te begeleiden (60%), gevolgd door inkopen doen. Tijdens de avondpendel zijn de belangrijkste motieven: iemand begeleiden (32%), inkopen doen (24%) en familiebezoek (13%).

Tabel 31: Motieven voor de stopplaatsen

	ACTIEVE BEVOLKING		NIET-ACTIEVE BEVOLKING	
	Ochtendpendel ⁴⁵	Avondpendel ⁴⁶	Heenweg hoofdactiviteit	Terugweg hoofdactiviteit
Professioneel verbonden ⁴⁷	8%	10%	3%	2%
Iemand begeleiden	60%	32%	23%	14%
Maaltijd buitenhuus	1%	4%	1%	3%
Inkopen	17%	24%	32%	29%
Persoonlijke redenen	6%	7%	11%	9%
Bezoek	3%	13%	12%	18%
Vrije tijd	1%	1%	10%	12%
Wandeling	1%	8%	8%	12%
Andere	3%	1%	0%	1%

Bron: Hubert, J.-P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

⁴⁵ Ochtendpendel: staat voor de verplaatsingen en activiteiten die gemaakt worden op weg naar het werk.

⁴⁶ Avondpendel: staat voor de verplaatsingen en activiteiten die gemaakt worden op de terugweg van het werk.

⁴⁷ Bijvoorbeeld: iemand die voor zijn werk naar de post gaat.

In de volgende tabellen wordt de aandacht gelegd op het gebruikte transportmiddel voor de trips. We kunnen vaststellen dat zowel de actieve bevolking als de niet-actieve bevolking minstens één keer per dag gebruik maakt van de auto. De auto speelt tevens een grote rol in de flexibiliteit. Indien er een aantal stopplaatsen in het ochtendschema en avondschemata gemaakt worden geeft de auto nog steeds de grootste mate aan flexibiliteit (bv. kinderen ophalen, boodschappen doen, etc.). Bij de actieve bevolking blijkt de auto vooral gebruikt te worden tijdens het ochtendschema en veel minder tijdens het middagschema. Tenslotte maakt de actieve bevolking vaker gebruik van het openbaar vervoer dan de niet-actieve bevolking en de niet-actieve bevolking gaat duidelijk vaker te voet dan de actieve bevolking.

Tabel 32: Gebruikt transportmiddel per schema voor de actieve bevolking

	Ochtendschema	Ochtendpendel	Middagschema	Avondpendel	Avondschemata
Auto (bestuurder)	68%	47%	35%	46%	47%
Auto (passagier)	7%	18%	13%	19%	28%
Taxi	1%	0%			
Trein	8%	4%		4%	0%
Bus	0%	7%	4%	7%	1%
Tram/metro		2%	1%	2%	0%
Motorrijtuig	2%	2%	1%	2%	1%
Fiets	1%	11%	21%	11%	7%
Te voet	13%	8%	24%	9%	16%
Andere		1%	1%	0%	0%

Bron: Hubert, J.-P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

Tabel 33: Gebruikt transportmiddel per schema voor de niet-actieve bevolking

	Ochtendschema	Heenweg hoofdactiviteit	Terugweg hoofdactiviteit	Avondschema
Auto (bestuurder)	44%	43%	43%	49%
Auto (passagier)	16%	25%	26%	17%
Trein	1%	0%	0%	0%
Taxi		0%	0%	
Bus	2%	3%	3%	1%
Tram/metro	1%	1%	1%	0%
Motorrijtuig	0%	1%	0%	1%
Fiets	12%	4%	4%	7%
Te voet	24%	22%	22%	24%
Andere	0%	1%	1%	1%

Bron: Hubert, J.-P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur.

6. Internationale vergelijking

Teneinde het belang en aandeel van het openbaar en privaat personenvervoer in België te analyseren, was de idee om deze te vergelijken worden met enkele belangrijke buurlanden, zoals Nederland, Duitsland en Frankrijk. In de loop van dit onderzoek is gebleken dat deze internationale vergelijking moeilijk was omwille van de volgende redenen:

- Het institutionele kader verschilt sterk;
- Openbaar vervoer wordt in deze landen anders georganiseerd dan in België (bv. privé ondernemingen).

Omwille van deze redenen is er gekozen om wel het belang van het openbaar en privé vervoer in de buurlanden te schetsen, maar hier geen conclusies aan vast te hangen. De systemen in het buitenland zijn op geen enkele wijze te vergelijken met België, omwille van de bovenvermelde redenen.

6.1. Europese vergelijking

In de volgende tabel worden het aantal passagiersvoertuigen per 1000 inwoners vergeleken in België en enkele buurlanden. Deze tabel toont dat Duitsland het hoogste aantal passagiersvoertuigen per 1000 inwoners heeft, tevens hoger dan het Europese gemiddelde. België scoort gemiddeld op Europees vlak.

Tabel 34: Passagiersvoertuigen per 1 000 inwoners

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EU (25 landen)	:	:	:	:	394	403	412	422	432	444	455	463
EU (15 landen)	401	408	415	422	430	438	445	456	467	478	488	495
België	397	400	408	423	422	427	432	440	448	456	461	463
Duitsland	489	447	478	488	495	500	504	508	516	532	539	541
Frankrijk	417	419	423	430	434	439	448	459	469	476	485	490
Nederland	370	373	376	383	366	374	380	390	401	411	418	424

Bron: Eurostat

De afgelegde afstand per persoon bedroeg in 1998 gemiddeld 12.812 kilometer, wat zich onder het Europese gemiddelde situeert.

Tabel 35: Afgelegde afstand per persoon, in kilometer (1998)

	Totaal	Auto	Bromfiets en motorfiets	Bus	Tram en metro	Trein	Over water	Fiets (a)	Vliegtuig (b)	Te voet (a)
EU15	13.791	10.073	358	1.108	134	767	84	188	642	437
België	12.812	9.376	137	1.176	79	685	38	326	550	445
Duitsland	12.214	9.025	188	846	176	828	24	291	402	434
Frankrijk	15.440	12.038	207	999	172	1.050	50	76	410	438
Nederland	13.543	9.589	178	923	89	918	45	854	505	442

Bron: Eurostat

Tabel 36: Personenvervoer (in miljoen kilometers)

	1990	1991	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EU (15 landen)	3198506	3257268	3410070	3440496	3505661	3557713	3621626	3702000	3787780	3788600
België	89230	92960	94650	97120	97470	98080	99280	102740	104880	105940
Duitsland	683100	70000	729800	720700	730500	730800	735300	738800	745200	723400
Frankrijk	585600	591400	611100	623300	640100	649100	659500	678600	699600	699600
Nederland	139300	136700	1404500	140400	143000	143000	146200	146400	15060	151500

Bron: Eurostat

Tabel 37: Busvervoer (in miljoen kilometers)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EU (15 landen)	368843	378433	377679	377027	373238	382218	390933	393077	402185	406180	412618
België	10850	11200	11560	11600	12000	12500	11400	11900	12000	12200	12400
Duitsland	73100	77700	76300	75100	68600	68500	68300	68000	68200	68500	69000
Frankrijk	41300	42900	41800	42000	42700	41600	42400	42000	42700	42900	45300
Nederland	11100	11225	11350	11475	11600	11800	12000	12000	12600	12600	12600

Bron: Eurostat

Tabel 38: Spoorvervoer (in miljoen passagierskilometers)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EU (25 landen)	315536	322526	324466	326630	336793	345003	347659	
EU (15 landen)	268194	276645	282083	286037	294837	304899	309087	307657
België	6757	6788	6980	7097	7354	7732	8038	8259
Duitsland	70977	71730	72403	72666	73796	75404	75754	71366
Frankrijk	55563	59773	61573	64186	66298	69571	71209	73227
Nederland	13000	13100	14200	14900	15000	15400	15500	15500

Bron: Eurostat

De stijgende mobiliteitsvraag wordt voornamelijk ingevuld door personenvervoer, dat ongeveer 75 % van alle trips bevat. Het gemiddelde transport door bussen is tussen 1970 en 1999 in de EU-15 gestegen met bijna 50 %, tot op een totaal van meer dan 400 miljard personenkilometers. Vergeleken met andere modi kent het spoorvervoer maar een geringe groei. Sinds begin 1990 is de groei van het spoorvervoer gestagneerd en kan er zelfs in sommige landen een lichte daling vastgesteld worden (bv. Duitsland).

6.2. Nederland

De meeste kilometers die worden afgelegd in Nederland hebben als belangrijkste doel om zich te verplaatsen voor vrijetijdsdoeleinden. In het totaal werden er in het jaar 2004 186 000 miljoen kilometers afgelegd, waarvan 82 000 miljoen kilometers uitgingen naar de vrije tijd.

Tabel 39: Verplaatsingen in Nederland

	Verplaatsingen (in miljoenen)	Uren (in miljoenen)	Kilometers (in miljoenen)	Gemiddelde afstand per verplaatsing (km)
Totaal	17.370	5.801	185.520	10.7
Vrije tijd	6.613	2.505	82.476	12.5
Sociale contacten	2.580	953	39.277	15.2
Recreatie	1.320	608	11.501	8.7
Sport	820	227	6.170	7.5
Horeca	316	100	3.133	9.9
Cultuur	103	51	1.628	15.8
Overig	1.474	567	20.768	14.1
Van/naar werk	2.919	1.244	47.025	16.1
Winkelen	3.735	815	17.983	4.8

Bron: http://www.scp.nl/publicaties/boeken/9037702732/Op_weg_in_de_vrije_tijd.pdf

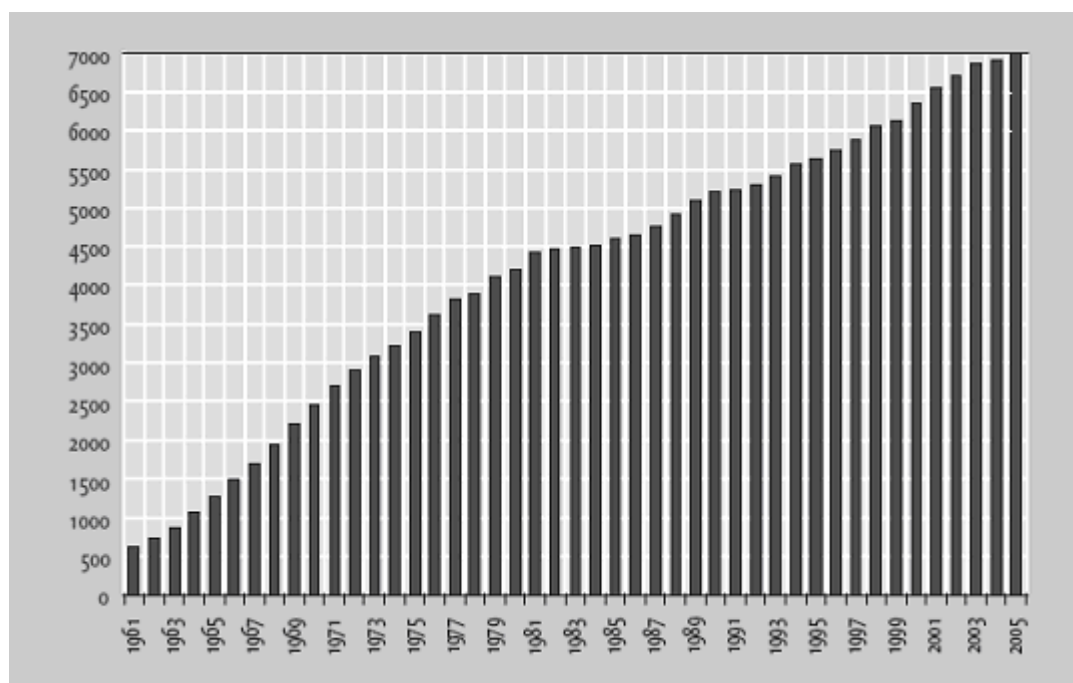
Pas vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw kon in Nederland de vierwieler in korte tijd veranderen van een exclusief product voor de elite in een massaproduct voor het 'gewone volk'. Doordat de welvaart sterk steeg, gingen de kosten voor aanschaf en bezit van de vierwieler drastisch omlaag. In die tien jaar vervijfvoudigde het aantal auto's dan ook tot 2,5 miljoen in 1970. Hoewel in iets minder extreme mate, zette de groei zich in de daaropvolgende decennia voort. In 1980 waren er meer dan 4 miljoen auto's, in 1990 ruim 5 miljoen en anno 2005 zijn er op de 7 miljoen huishoudens die Nederland telt, 7 miljoen auto's. Meer dan driekwart van de huishoudens beschikt over één of meer auto's. Eén op de vijf huishoudens beschikt over twee of meer auto's en één op de vijftig huishoudens heeft zelfs drie of meer auto's ter beschikking.

Tabel 40: Wagenpark in Nederland (1994-2005)

	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal auto's (x 1000)	5456	6120	6343	6539	6711	6855	6908	6992
Auto's per 1000 inwoners	356	388	400	409	417	423	425	429
auto's per 1000 huishoudens	847	907	933	952	968	980	980	985

Bron: http://www.scp.nl/publicaties/boeken/9037702732/Op_weg_in_de_vrije_tijd.pdf

Figuur 3: Ontwikkeling aantal personenauto's, 1960-2005 (x 1 000)



Bron: http://www.scp.nl/publicaties/boeken/9037702732/Op_weg_in_de_vrije_tijd.pdf

Tabel 41: Motieven

Totaal motieven	3.09
Van en naar het werk	0.50
Zakelijk bezoek in werksfeer	0.10
Diensten/persoonlijke verzorging	0.15
Winkelen, boodschappen doen	0.65
Onderwijs/cursus volgen	0.28
Visite/logeren	0.48
Sociaal recreatief overig	0.37
Toeren/wandelen	0.23
Recreatief	0.60
Overige motieven	0.34

Bron: http://www.scp.nl/publicaties/boeken/9037702732/Op_weg_in_de_vrije_tijd.pdf

Nederland kent veel maatschappijen die het openbaar vervoer verzorgen. Met name Arriva, BBA, Connexxion, DB Regio, GVB, GVU, Hermes, HTM Personenvervoer, Limex, Novio, Nederlandse Spoorwegen (NS), Rotterdamse Elektrische Tram (RET), Stadsbus Maastricht (SBM), Stadsvervoer Dordrecht (SVD), Stadsvervoer Nederland (SVN), Syntus en TCR Vlieland. Arriva, BBA en Connexxion hebben samen verreweg het grootste deel van het Nederlands streekvervoer in handen.

Sinds het voorjaar 1998 is Arriva in Nederland actief door de aankoop van de Nederlandse tak van het Amerikaanse Vancom. Het bedrijf exploiteert behalve bussen en treinen ook taxi's, ambulances, touringcars (Arriva Touring) en een veerpont over het Zwarte Water tussen Genemuiden en Zwartsluis in de gemeente Zwartewaterland. In samenwerking met NS verzorgt Arriva het treinvervoer in Noord-Nederland waarvoor gebruikt wordt gemaakt van de infrastructuur van ProRail.

BBA is een stads- en streekvervoerder afkomstig uit de provincie Noord-Brabant (oorspronkelijk werkgebied) maar nu ook actief in andere delen van Nederland. Onder de naam BBA Fastferries biedt het bedrijf openbaar vervoer te water aan tussen Vlissingen en Breskens. BBA Mobility Services biedt bedrijfs- en evenementenvervoer aan terwijl BBA

Tours besloten vervoer uitvoert. Tevens is het bedrijf eigenaar van enkele taxiondernemingen in Brabant.

Connexxion is een Nederlands vervoerbedrijf dat voornamelijk actief is als stads- en streekvervoerder. Het bedrijf is volledig eigendom van het Ministerie van Financiën. Het vervoerbedrijf exploiteert het openbaar vervoer in Oost-, Midden- en West-Nederland. Connexxion vervoert dagelijks meer dan 1 miljoen reizigers met 2700 bussen, 27 sneltrams, 16 vaartuigen en twee dieseltreinen.

Deze verscheidenheid aan vervoermaatschappijen en het gebrek aan consistente dataregistratie maakt het echter onmogelijk een algemene uitspraak te doen over voertuigkilometers, personenkilometers en afgelegde afstanden van het openbaar vervoer in Nederland.

6.3. Duitsland

Het personenvervoer kent in Duitsland tussen 2001 en 2003 een vermindering in personenkilometers en voertuigkilometers. Wel kan er een lichte stijging in het lijnverkeer en spoorverkeer vastgesteld worden van 2002 tot 2005 (zie tabel 42). Tabel 43 toont dat het trein- en tramverkeer in 2005 ten opzichte van 2004 een lichte stijging kent. Het openbaar vervoer met de bus toont een lichte daling.

Tabel 42: Privaat personenvervoer

Duitsland	2003	2002	2001
Personenkilometers (x 1 miljoen)	23 089	23 452	24 879
Voertuigkilometers (x 1 miljoen)	740	765	796

Bron: Statistisches Bundesamt, Wiesbladen 2004

Tabel 43: Personenvervoer

		2002	2003	2004	2005
Lijnverkeer	(in miljoen)	7 905	8 034	8 627	8 669
Gelegenheidsverkeer	(in miljoen)	76	77	99	/
Spoorverkeer	(in miljoen)	1 973	2 024	2 071	2 131
Particulier vervoer	(in miljoen)	57 203	56 980	58 335	/

Bron: deSTATIS

Tabel 44: Transport in het lijnverkeer via bussen, trams en treinen in het jaar 2005

Aard van de mobiliteit	Passagiers		Prestaties	
	In miljoen	Verandering t.o.v. 2004 in %	In miljoen personenkilometer	Verandering t.o.v. 2004 in %
Alle lijnverkeer	10 135	+ 0,6	126 485	+ 2,0
Daarvan:				
streekvervoer	10 011	+ 0,6	91 235	+ 1,4
Vervoersmiddel:				
trein	2 012	+ 2,9	41 251	+ 2,7
tram	3 463	+ 3,0	15 283	+ 3,1
Bus	5 201	- 1,1	34 701	- 0,7
Doorgaand verkeer	124	+ 2,7	35 250	+ 3,6
trein	119	+ 2,9	33 695	+ 4,0
bus	5	- 2,9	1 555	- 4,9

Bron: deSTATIS

6.4. Frankrijk

Het wagenpark in Frankrijk is de laatste jaren licht gestegen. Tevens neemt het aantal van de dieselwagens toe (22 % in 1998 ten opzichte van 52 % in 2006). Tabel 46 toont tevens dat het

aantal reizigerskilometers van personenwagens in de periode 1990-2003 een sterke groei heeft gekend maar nu stabiliseert. De spoorwegen en het openbaar vervoer over de weg kent tevens een lichte groei.

Tabel 45: Wagenpark Frankrijk (*1000)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Privé-wagens									
Tot 5 Pk	9 764	10 118	10 572	11 003	11 397	11 651	11 883	12 040	12 096
6 tot 10 PK	15 150	15 508	15 723	15 863	16 077	16 251	16 381	16 519	16 618
Meer dan 10 Pk	1 176	1 184	1 186	1 194	1 226	1 258	1 297	1 341	1 386
<i>Total</i>	<i>26 090</i>	<i>26 810</i>	<i>27 481</i>	<i>28 060</i>	<i>28 700</i>	<i>29 160</i>	<i>29 560</i>	<i>29 900</i>	<i>30 100</i>
<i>Waarvan diesel</i>	<i>8 029</i>	<i>8 609</i>	<i>9 261</i>	<i>9 980</i>	<i>10 889</i>	<i>11 822</i>	<i>12 729</i>	<i>13 590</i>	<i>14 348</i>

Bron: INSEE

Tabel 46: RATP⁴⁸

	2005	Verschil 2005/2004
Verkeer (in miljoen reizigers)	2 813,2	+ 1,3 %
Productie (in miljoen km/effectieve voertuigen)		
Metro		226
Bus voorsteden		104
Bus Parijs		43,6
Snelmetro		95
Regionaal netwerk		9,3

Bron: <http://www.ratp.fr/>

⁴⁸ Régie autonome des transports parisiens.

Tabel 47: Reizigerskilometers personenvervoer

Personenvervoer					
	In miljard reizigerskilometers				
	1990	1995	2000	2003	2004
Personenwagens	585,6	640,1	699,6	738,6	736,9
Autobus en autocars buiten RATP	39,1	39,6	40,4	40	41,2
SNCF⁴⁹	63,7	55,6	69,9	71,7	74,3
<i>TGV</i>	<i>14,9</i>	<i>21,4</i>	<i>34,7</i>	<i>39,6</i>	<i>41,4</i>
RATP⁵⁰	11,9	10,3	12,7	13,3	14,3
<i>Spoorwegen</i>	<i>9,7</i>	<i>8,3</i>	<i>10,1</i>	<i>10,6</i>	<i>11,5</i>
<i>Wegen (trams inbegrepen)</i>	<i>2,2</i>	<i>2,0</i>	<i>2,6</i>	<i>2,7</i>	<i>2,8</i>

Bron: http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/xls/trpt_voyageur_cle011e28.xls

7. Conclusies

In deze studie is er een beeld geschetst van het privé personenvervoer en openbaar vervoer in België. Met betrekking tot het privé personenvervoer kan de volgende samenvatting gemaakt worden:

- Met een gemiddelde van 72.5 % autogebruikers in het woon-werkverkeer kan er vastgesteld worden dat de automobilititeit nog steeds de belangrijkste verplaatsingswijze is in België. Het openbaar vervoer haalt slechts een aandeel van 13.6 %.

⁴⁹ SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) is een hele belangrijke publieke instelling met als functie het spoorvervoer van persoon en goederen in Frankrijk.

⁵⁰ RATP (Régie Autonome des Transport Parisiens) is de belangrijkste autoriteit verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Parijs en omstreken. RATP valt onder de autoriteit van het STIF (Synicat de transport d'île-de-France) en bevat de 'Paris Metro', het bussysteem en twee tramsporen.

- De grootte van het wagenpark blijft groeien. In 2005 waren er in België ongeveer 5 miljoen wagens. Er zijn ook steeds minder gezinnen zonder wagen. De auto voorziet dus met toenemende mate in de basismobiliteit.
- De afgelegde afstanden in het verkeer in België zijn in de periode 1980-2004 verdubbeld. De laatste jaren kan er echter maar een geringe positieve evolutie vastgesteld worden.
- De evolutie van het aantal jaarlijks afgelegde kilometers is praktisch constant gebleven sinds 2000. De BVRI-index bedraagt voor 2004 133.60 wat overeenkomt met 15 077 km/jaar.
- Er kan een lichte stijging van het aantal reizigerskilometers vastgesteld worden voor alle wegnetten samen.
- Transportmodellen voorspellen voor de toekomst dat het aantal voertuigkilometers zal blijven stijgen en de personenwagens blijven leiden als meest gebruikte transportmiddel.

Tevens de belangrijkste statistische kerncijfers met betrekking tot het openbaar personenvervoer zijn geschetst. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- In 2005 vervoerden de Lijn, MIVB en TEC samen 895 miljoen reizigers, 6 % meer dan in 2004. In 2004 bedroegen deze groeicijfers van het totaal openbaar vervoer over de weg ten opzichte van 2003 nog 10%.
- De Lijn kende in de laatste jaren nog steeds een stijging in het aantal reizigers, maar het groeipercentage neemt duidelijk af (14.2 % in 2004 en 8.4 % in 2005).
- Bij de vervoersmaatschappij TEC kan er een status quo in het groeipercentage vastgesteld worden (3.5 % in 2004 en 2005).
- MIVB kent de laatste jaren een daling in het groeipercentage (8.8 % in 2004 en 6.5 % in 2005).
- In 2005 vervoerde de NMBS 196.6 miljoen reizigers, een toename van 10% ten opzichte van 2004. In het verleden kende de NMBS een daling in het aantal reizigers tussen 1997 en 1998 met nadien telkens een stijging, variërend van 1 % tot 5.9 % (in 2004).
- Het aantal voertuigkilometers van de Lijn is van 2000 tot 2005 met ongeveer 53 % gestegen. Tevens het aantal voertuigkilometers van de MIVB is de laatste jaren terug

gestegen. De NMBS kon een daling in het aantal voertuigkilometers vaststellen. Voor de TEC zijn er geen cijfers beschikbaar.

- Het aantal reizigerskilometers van de NMBS is in de periode 2003-2005 gedaald met 10 %. Over het openbaar vervoer over de weg kunnen er wat betreft aantal reizigerskilometers geen uitspraken worden gedaan wegens een tekort aan data.
- Transportmodellen voorspellen voor de toekomst dat het spoorverkeer en het openbaar vervoer over de weg als gebruikt transportmiddel in % zal dalen.

De auto blijft dus nog steeds het geprefereerde vervoermiddel. Omwille van tijdswinst wordt de auto ook voornamelijk gebruikt indien er stopplaatsen gemaakt worden. Op basis van deze studie kunnen er enkele belangrijke aanbevelingen worden gemaakt:

- Er zijn geen onafhankelijke regulators op federaal en regionaal vlak voor de sector van het openbaar vervoer. Vervoersmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor de statistieken en maken die ook zelf beschikbaar. Om een doelmatig beleid te voeren is het noodzakelijk dat er meer statistieken beschikbaar zijn en dat de transparantie in de statistieken wordt vergroot.
- Ook op het vlak van het privaat vervoer is het voor het voeren van een beleid belangrijk dat mobiliteitsenquêtes bij voorkeur jaarlijks herhaald worden. De laatste dateert op dit moment van 1998/1999.
- Een flexibilisering van de arbeid kan ook bijdragen tot een meer duurzaam gebruik van mobiliteit. Zo kan de filekost verminderd worden door bv. thuiswerken, uithalen van arbeidstijd en productietijd, decentralisatie van openbare administraties en flexibilisering van arbeidstijden.

De vraag die er tenslotte gesteld moet worden is of het openbaar vervoer werkelijk als alternatief gebruikt wordt. Uit de cijfers leren we dat meer en meer gezinnen een auto of meer auto's bezitten. Daarbij komt nog dat de auto nog steeds als het meest flexibele vervoermiddel wordt gepercipieerd.

In het volgende deel zal geanalyseerd worden of de openbare uitgaven en inkomsten van het privaat en openbaar personenvervoer overeenkomen met deze statistieken.

DEEL II: Openbare opbrengsten en uitgaven van het openbaar en privaat personenvervoer

1. De techniek van de beheersovereenkomsten

Inzake het openbaar vervoer is er – in de jaren negentig – eens gepleit voor een soort “semi verzelfstandiging”. Daarbij is er in belangrijke mate gebruik gemaakt van de techniek van de “beheersovereenkomsten”.

Ingevolge de invoering van de Europese markt en de daarmee samenhangende vrije mededinging is de situatie van de overheidsbedrijven grondig gewijzigd.

Inderdaad, de spoorwegen (N.M.B.S.), de post (De Post) en de telecommunicatie (Belgacom) kregen alle een nieuwe band met de overheid. Dit laatste gebeurde via de techniek van de beheerscontracten.

De benaming “overheidsbedrijven” komt, in de letterlijke zin van de betekenis, enkel voor in de wet van 21 maart 1991⁵¹ op de autonome economische overheidsbedrijven. Daarnaast kan men wel stellen dat overheidsbedrijven ook bestaan op basis van andere gronden, namelijk: de aanwezigheid van overheden in bedrijven⁵², de gemeentebedrijven⁵³, de talrijke groep van parastatalen⁵⁴, de Vlaamse openbare instellingen⁵⁵ e.a.

⁵¹ Belgisch Staatsblad van 27 maart 1991.

⁵² Zie daarover PEETERS, B. De continuïteit van het overheidsondernemen, Antwerpen, Maklu, 1987.

⁵³ VAN HOOYDONCK, E. De gemeentebedrijven van 28 maart 1995 en het juridisch statuut van de autonome gemeentebedrijvenwet, in: “Tijdschrift voor gemeenterecht nr. 1, 1997, pp. 4-57.

⁵⁴ MATTHIJS, H en CLOET, M. de administratie en het beleid, in: Sociaal-economisch beleid deel I: (ed. MATTHIJS, H en NAERT, F.), Brussel, STOHO-open Universiteit, 1996, pp. 208-214 alsook CLOET M. en VAN HAMME E., De controle op verzelfstandige instellingen, in: Bestuurskunde deel III (ed. MAES R. en JOCHMANS, K.), Brussel, STOHO-open universiteit, 1996, pp. 172 ev.

⁵⁵ MATTHIJS, H., De overheidsbedrijven: een nieuw management met beheerscontracten of privatiseren, in: Tijdschrift voor bestuurswetenschappen en publiekrecht (T.B.P.), nr. 5, 1997, p. 315 ev.

Op begrotingstechnisch vlak kent België ook staatsbedrijven als de zogenaamde begrotingstitel vijf⁵⁶. De federale overheidsbedrijven⁵⁷ kennen via de techniek van de beheerscontracten een band met de staat. De bedoelde overheidsbedrijven hebben een niet onaanzienlijke omzet, investeringspotentieel en zijn grote tewerkstellingsplaatsen.

1.1. De theorie omtrent⁵⁸ de beheerscontracten

Ten aanzien van de Federale autonome economische overheidsbedrijven heeft de Regering, in eerste instantie, gekozen voor meer autonomie en dit met de techniek van beheerscontracten. Dit allemaal als tussenstop voor een (gedeeltelijke) privatisering.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om de overheidsbedrijven om te vormen tot parastatalen van het type “E”, een nieuwe categorie binnen de wet van 16 maart 1954. Uiteindelijk werd er geopteerd voor een nieuwe wet. De techniek van de beheerscontracten is niet nieuw⁵⁹. Reeds in de programmawet van 5 augustus 1978⁶⁰ werd die mogelijkheid voorzien. Doch er kwamen geen praktische uitvoeringen van deze bepalingen. De programmawet van 2 juli 1981⁶¹ regelde de mogelijkheden om deze beheerscontracten te wijzigen.

1.1.1. De definitie

De bijzondere regels en voorwaarden waaronder een autonoom overheidsbedrijf de opdrachten van openbare dienst vervult die door de wet zijn toevertrouwd, worden vastgelegd

⁵⁶ Artikels 108 t.e.m. 139 van het coördinatie K.B. van 17 juli 1991 van de “samengevoegde wetten op de rijkscomptabiliteit”.

⁵⁷ MATTHIJS, H en CLOET, M., De overheidsbedrijven, in: Sociaal economisch beleid (deel II), (ed. H. MATTHIJS en F. NAERT), Brussel, STOHO-open universiteit, 1996, pp. 251-306; DEOM D., Le statut juridique des entreprises publiques, Brussel, Story-scientia, 1990; NUCHELMANS, D. en PAGANO G., Les entreprises publiques autonomes, in: courrier hebdomadaire nr. 1321-1322, Brussel, CRISP, 1991; A. Alen en W. Devroe, Verzelfstandiging van bestuurstaken in België, Deventer, Tjeenk Willink, 1999.

⁵⁸ MATTHIJS H., De overheidsbedrijven: een nieuw management..., o.c., pp. 316-317

⁵⁹ PEETERS B., o.c., pp. 84-85

⁶⁰ B.S. van 17 augustus en 11 oktober 1978 (artikel 86).

⁶¹ B.S. van 8 juli 1981 (artikel 82).

in een beheerscontract tussen de Staat en het betrokken overheidsbedrijf⁶². Het beheerscontract regelt de volgende aangelegenheden⁶³:

- de taken die het overheidsbedrijf op zich neemt ter vervulling van zijn opdrachten van openbare dienst;
- de grondregelen inzake de tarieven voor de prestaties geleverd in het kader van de taken van openbare dienst;
- de gedragsregels ten aanzien van de gebruikers van de prestaties van openbare dienst;
- de vaststelling, de berekening en de betalingsmodaliteiten van eventuele toelagen ten laste van de algemene uitgavenbegroting van het Rijk, waarvan de Staat de toekenning aanvaardt tot dekking van de lasten die voor het overheidsbedrijf voortvloeien uit zijn taken van openbare dienst, rekening houdend met de kosten en ontvangsten eigen aan deze taken, en met de exploitatievoorwaarden die bij of krachtens de wet, of door het beheerscontract, worden opgelegd en, wat de personeelskosten betreft, met de evolutie van vergelijkbare lonen in de rijksbesturen;
- de vaststelling, berekening en de betalingsmodaliteiten van gebeurlijke vergoedingen door het overheidsbedrijf te betalen aan de Staat, inzonderheid wat betreft de voordelen verbonden aan de gebeurlijke alleenrechten van het overheidsbedrijf en, in voorkomend geval, de door de Staat aan het overheidsbedrijf verleende gebruiksrechten op goederen;
- de aangelegenheden van strategisch en economisch belang waarvoor de vergunning van opdrachten, naargelang het bedrag, onderworpen is aan de goedkeuring van de Minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert of van het bevoegde ministerieel comité, alsmede de vaststelling van bedoeld bedrag;
- doelstellingen betreffende de financiële structuur van het overheidsbedrijf;
- regelen betreffende de bestemming van de nettowinst;
- de verplichte bestanddelen van het ondernemingsplan en de termijnen voor de mededeling en de termijn na overschrijding waarvan de goedkeuring geacht wordt gegeven te zijn;
- de vaststelling van een bedrag, wat de onroerende verrichtingen betreft die onderworpen zijn aan de voorafgaande machtiging van de Minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert en, in voorkomend geval, de bepaling van een termijn waarna de toestemming geacht wordt gegeven te zijn;

⁶² Artikel 3, § 1, van de wet van 21 maart 1991.

⁶³ Ibidem, § 2.

- de sancties bij niet-naleving door een partij van haar verbintenissen uit hoofde van het beheerscontract.

1.1.2. De taken van openbare dienst

De taken van de openbare dienst worden bepaald in het beheerscontract en bestaan uit de verplichtingen die het overheidsbedrijf op zich neemt om een uitrusting of een dienst ter beschikking te stellen, een welbepaalde actie te ondernemen op het vlak van technologische ontwikkeling of om elke ander prestatie uit te voeren.

De basiswet op de overheidsbedrijven bepaalt de opdrachten van openbare dienst voor Belgacom, de Post, de N.M.B.S., Belgocontrol en BIAC (Brussels Internationale Airport Company). Deze openbare diensten zijn gereserveerde monopoliediensten. De diensten in concurrentie zijn niet-gereserveerd. Het onderscheid tussen gereserveerde en niet-gereserveerde diensten is een gevolg van de inwerkingtreding van de interne markt, waarvoor de E.U. een onderscheid heeft ingesteld tussen taken exclusief door de overheid te verzorgen en zaken in mededinging.

Voorbeelden van opdrachten van openbare dienst zijn:

- Belgacom: de universele dienstverlening inzake telefoon;
- Belgocontrol: de veiligheid in het Belgisch luchtruim verzekeren;
- De Post: de universele dienstverlening met betrekking tot de bankrekening;

1.1.3. De beginselen die de tarieven regelen

Een groot aantal van de taken van openbare dienst bestaan uit diensten, die niet aan de Staat, maar wel aan de gebruikers worden geleverd: natuurlijke of rechtspersonen die klant zijn deze onderneming. In dit geval kan het beheerscontract tarificatiebeginselen bevatten, die min of meer gespecificeerd worden naargelang de omstandigheden en volgens de bedoeling van de partijen, namelijk:

- ofwel voorziet het beheerscontract enkel een tarievenstructuur of tariefverminderingen voor bepaalde categorieën van verbruikers. In dit geval moet het bedrijf aan de bevoegde

Minister de maximumtarieven of de formules die voor hun rekening gebruikt worden, voorleggen;

- ofwel bepaalt het contract de berekeningsformules. In dit geval zal het niet meer nodig zijn om geval per geval de goedkeuring te vragen;
- ofwel bevat het contract gedetailleerde maximumtarieven. In dit geval moet de onderneming deze naleven totdat het beheerscontract wordt aangepast of vernieuwd.

1.1.4. De gebruikers

Het beheerscontract moet gedragsregels ten aanzien van de gebruikers bevatten, waartoe de onderneming zich verbindt om ze na te leven bij de uitoefening van haar prestaties van openbare dienst (bijvoorbeeld: bepaalde clausules die in modelcontracten moeten worden opgenomen of, andersom, die er niet mogen in voorkomen).

Het “raadgevend comité van de gebruikers” opgericht bij elk autonoom overheidsbedrijf, beschikt over een adviserende bevoegdheid betreffende alle aangelegenheden die betrekking hebben op de door het overheidsbedrijf verleende diensten. Artikel 4 van de wet voorziet uitdrukkelijk een raadpleging van dit comité met betrekking tot de bepalingen in het beheerscontract die de gebruikers aanbelangen

1.1.5. De toelagen

Het beheerscontract stelt de regels vast met betrekking tot de berekening en de betalingsmodaliteiten van de eventuele toelagen ten last van de Staat om de meerkosten te dekken die voortvloeien uit de uitoefening van de taken van openbare dienst door het overheidsbedrijf. Deze eventuele toelagen zullen worden berekend in functie van de kosten en baten van de taken van openbare dienst. Om deze te kunnen nagaan zullen de overheidsbedrijven verplicht zijn een bedrijfsboekhouding bij te houden. Dit punt is vooral van belang bij de N.M.B.S.

1.1.6. De vergoedingen

Indien het overheidsbedrijf winst maakt (b.v. Belgacom) dan kan de Staat de betaling van een vergoeding door het overheidsbedrijf eisen. Deze moeten ook op objectief berekenbare maatstaven berusten, de zogenaamde exploitatievoorwaarden.

1.1.7. De overheidsopdrachten

Ten aanzien van de overheidsopdrachten zijn de autonome overheidsbedrijven onderworpen aan de wet van 14 juli 1976, betreffende de aanneming van werken, leveringen en diensten, voor de opdrachten die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst.

1.1.8. De winst

Het beheerscontract regelt de toewijzing van de nettowinsten in het geval dat het bedrijf niet de vorm heeft van een naamloze vennootschap van publiek recht en het organiek statuut deze toewijzing niet regelt.

1.1.9. Het patrimonium

De wet wenst een ruime beheersautonomie voor te behouden wat het patrimonium betreft, en dan vooral het onroerend patrimonium.

Het beheerscontract zal, in voorkomend geval, de schijf bepalen waarboven de Voogdijminister zijn goedkeuring moet verlenen voor de onroerende verrichtingen van het overheidsbedrijf.

1.1.10. De sanctie

In het beheerscontract kan een specifiek stelsel van sancties opgenomen worden. Zo kan het voorzien dat de niet-uitvoering door het bedrijf van een bepaalde prestatie een zekere vermindering van de toelage zou inhouden of een bepaalde verhoging van de vergoeding. Het zou eveneens de storting van verwijlintresten door de ene of de andere partij kunnen voorzien, onverminderd de straffen van gemeen recht.

Niettemin kan men zich vragen stellen naar de afdwingbaarheid op juridisch vlak van deze sancties, vooral dan ten opzichte van de Staat, die onschendbaarheid geniet. Bovendien stelt zich de vraag of de politiek benoemde raad van bestuur de Staat durft aan te pakken. Er bestaat ook zoiets als vernieuwing van mandaten.

1.1.11. Conclusie

De beheerscontracten zouden theoretisch een nieuw element van politiek management kunnen zijn. Doch de praktijk leert ons een aantal opmerkelijke vaststellingen te doen, namelijk:

- als beleidsinstrument zijn ze ondoorzichtig;
- de sancties worden niet nageleefd;
- het Parlement wordt genegeerd in de onderhandeling, de goedkeuring en de uitvoering ervan;
- de budgettaire gevolgen voor de staatskas zijn ten aanzien van De Post en de NMBS enorm. Doch de controle is relatief onbestaande;
- niemand controleert op een onafhankelijke manier de kwaliteitsparameters in het beheerscontract;
- de staat onderhandelt in feite met zichzelf want de bestuursraden van de bedrijven zijn toch door haar benoemd;
- niet het volledige beheerscontract wordt openbaar kenbaar gemaakt;
- enz.

1.2. De analyse ⁶⁴

Autonome overheidsbedrijven met vennootschappen vallen behoudens afwijkende regeling onder “de wettelijke en reglementaire handelsrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op de naamloze vennootschappen”. Ze blijven echter ook onderworpen aan de organieke wet waarbij ze werden opgericht en aan de wet van 1991. Vooral die laatste stipuleert talrijke, veelal impliciete, afwijkingen van het gemeen vennootschapsrecht, dat enkel als suppletief recht geldt. Andersom valt het op dat de wet sommige bepalingen van de vennootschapswet van overeenkomstige toepassingen verklaart op autonome overheidsbedrijven die geen vennootschap zijn. Zulke overheidsbedrijven kunnen trouwens toch, ofschoon ze zelf de vennootschapsvorm niet hebben, vennootschappen oprichten of in vennootschappen participeren.

Als we de wet overlopen stuiten we op talrijke elementen die typisch lijken voor functioneel gedecentraliseerde lichamen maar die men niet verwacht in vennootschappen, namelijk:

- uitoefening van een administratief toezicht via een regeringscommissaris;
- beperkte tussenkomst van het Rekenhof bij het financieel toezicht;
- uitsluiting van de mogelijkheid tot faillissement;
- (gedeeltelijke) immuniteit van tenuitvoerlegging;
- verplichting tot taalevenwichten conform de wetgeving op het taalgebruik in bestuurszaken;
- (gedeeltelijke) onderwerping aan de wetgeving op de overheidsopdrachten: (eventueel) vereiste van ministeriële goedkeuring voor de gunning van opdrachten boven een bepaald bedrag;
- (afgezwakt) statutair regime voor het personeel;
- (beperkt) specifiek regime voor onroerende goederen, met b.v. vereiste tot voorafgaande ministeriële machtiging voor bepaalde onroerende verrichtingen of gunstregime bij het verlijden van authentieke akten;
- mogelijkheid om te onteigenen, (voor NMBS) onmogelijkheid om onteigend te worden;
- vereiste van ministeriële goedkeuring voor het ondernemingsplan;
- vereiste van ministeriële machtiging voor beleggingen in vreemde munt staatswaarborg;

⁶⁴ MATTHIJS H., De federale overheidsbedrijven: een analyse van de wet van 21 maart 1991, in: T.B.P., nr. 6, pp. 425-448

- (bij omzetting in naamloze vennootschap) van het gemeen recht afwijkend fiscaal gunstregime;

Anderzijds zijn er elementen die men veeleer associeert met (privé-) vennootschappen dan met publieke instellingen, namelijk:

- geen hiërarchisch gezag van de minister, geen opportuniteitscontrole, geen dwangtoezicht;
- kwalificatie van handelingen als daden van koophandel, met als gevolg o.m. toepasselijkheid van het gemeen recht inzake handelspraktijken en economische mededingen en inperking van de bevoegdheid van de Raad van State ten voordele van gewone rechtbanken;
- vrijheid om alle bedrijvigheden te ontwikkelen die verenigbaar zijn met het doel van de onderneming;
- principiële vrijheid om te beslissen over verwerving, aanwending en vervreemding van lichamelijke en onlichamelijke goederen en over vestiging of opheffing van zakelijke rechten op deze goederen; vrijheid bij de uitvoering van de genomen beslissingen;
- principiële vrijheid om te beslissen over tarieven en tariefstructuren;
- principiële vrijheid om te beslissen over het personeels- en syndicaal statuut; (gedeeltelijke) vrijstelling van de wetgeving op de overheidsopdrachten; principiële vrijheid om te beslissen tot,
 - o de oprichting van bijhuizen of agentschappen in binnen- of buitenland;
 - o het nemen van belangen, rechtstreeks of onrechtstreeks, in vennootschappen, verenigingen of instellingen van publiek of privaat recht waarvan het doel verenigbaar is met hun eigen doel;
 - o mogelijkheid tot omzetting in naamloze vennootschap;
 - o op het vennootschapsrecht geïnspireerde beheersstructuur;
 - o onderwerping aan het gemeen boekhoudrecht; tussenkomst van bedrijfsrevisoren bij de financiële controle;
 - o recht op sluiting van dadingen en overeenkomsten tot arbitrage.

Deze tweeslachtige benadering zou aansluiten bij de hybride functie van autonome overheidsbedrijven als verstreckers van openbare en private diensten. Ze houdt echter het

gevaar in van betwistingen over punten waar de wet publiek en privaat recht niet precies heeft afgebakend, of een gecombineerde toepassing van beide stelsels voorziet.

Ten aanzien van het bestuur en de controle vertonen autonome overheidsbedrijven volgende kenmerken:

- een tweehoofdige beheersstructuur, met een raad van bestuur en een directiecomité (of enkel een gedelegeerd bestuurder), echter zonder duidelijke hiërarchie tussen beide organen;
- de leden van de raad van bestuur en directiecomité worden benoemd - rechtstreeks of minder rechtstreeks - door de Koning, in de regel zonder dat de wet voorwaarden inzake technische bekwaamheid of representativiteit voorschrijft. De ontslagvoorwaarden zijn echter zwaarder dan de benoemingsvoorwaarden (2/3 meerderheid binnen de raad van bestuur);
- de Staat wordt op de algemene vergadering, vertegenwoordigd door de minister of zijn afgevaardigde. Het door de wet voorgeschreven meerderheidsaandeelhouderschap garandeert de Staat een dominante positie op de algemene vergadering;
- het Parlement staat buiten spel;
- de bevoegdheden van het Rekenhof en de Inspectie van Financiën zijn sterk ingeperkt of geheel afgeschaft;
- de uitvoerende macht geniet zeer indrukwekkende bevoegdheden, doch het administratief toezicht valt beperkter uit dan vroeger: de minister kan zijn beslissing op geen enkele wijze meer in de plaats stellen van de beslissing van de bedrijfsleiding; zowel het opportuniteitstoezicht als de mogelijkheid tot dwangtoezicht verdwijnen, enkel een wettigheidcontrole blijft over; er is ook nog maar een regeringscommissaris, met beperkter bevoegdheden dan vroeger en een kortere termijn om beroep aan te tekenen;
- de verhouding tussen overheidsbedrijf en minister is geëvolueerd van een hiërarchische naar een contractuele situatie, essentieel is het beheerscontract;
- de Raad van State heeft geen bevoegdheid om zich uit te spreken over het beheerscontract.

2. Brussel

Het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (B.H.G.) is grotendeels het domein van “Maatschappij voor het Intercummunaal vervoer te Brussel” (M.I.V.B.) met een aanbod van metro, tram en bus.

Daarnaast zijn diverse treinstations de infrastructuur voor Brussels vervoer:

- (Etterbeek en Watermaal/Bosvoorde richting noord);
- Schaarbeek richting noord;
- Sint Agatha Berchem en Jette richting noord.

Ook is er vervoer in het Brussels Gewest door het aanbod van “De Lijn” en de “TEC”.

2.1. Inleiding

De ”Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer (M.I.V.B.) te Brussel”, een publiekrechtelijke vennootschap met rechtspersoonlijkheid, werd opgericht in 1954. Vanaf de gewestvorming in 1989 ressorteert de MIVB onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de Organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gewijzigd door de ordonnantie van 19 juli 1996, vormt het nieuw juridisch kader van de Organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest en is tevens het kader waarbinnen het beheerscontract tot stand komt. De statuten van de MIVB werden vastgelegd op 6 december 1990. In 1991 ondertekende het Gewest voor de eerste maal een beheercontract met de MIVB.

Het beheerscontract, afgesloten tussen de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB bepaalt de rol, verantwoordelijkheden en verbintenissen van de partijen, de doelstellingen toegewezen aan de MIVB, de samenwerkings- en de uitvoerings- en controlemodaliteiten. Het huidige beheerscontract bestrijkt de periode 2001 - 2005.⁶⁵ Het contract vormt onder meer een contract van openbare dienst, dat de eisen specificiert die het Gewest oplegt aan de MIVB inzake het verzekeren van de openbare dienst, alsook de nodige

⁶⁵ Dit beheerscontract loopt nog steeds in verlengde vorm.

uitvoeringsmiddelen. Ook het takenpakket waartoe de andere partij, namelijk het Gewest, zich verbindt, maakt integraal deel uit van het beheerscontract.

2.2. Opdrachten van de MIVB

Artikel 1 van het beheerscontract bepaalt de door het Brussels Gewest aan de MIVB, de gewestelijke maatschappij voor personenvervoer, toegewezen strategische, tactische en operationele opdrachten inzake mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met strategische opdracht bedoelt men het verlenen van advies aan het Gewest op vlak van de stedelijke mobiliteitsprojecten. De tactische opdracht bestaat erin de aantrekkelijkheid van de dienstverlening te vergroten, de vraag te stimuleren en de netcapaciteit in overeenstemming te brengen met de strategische doelstellingen van het Gewest. Tenslotte omvat de operationele opdracht de productie en de commercialisering van de diensten en de continue prestatie-evaluatie, dit alles op doeltreffende en doelmatige wijze.

Verder definieert het beheerscontract de opdrachten van de MIVB als civiele onderneming (artikel 3.5) alsook de aanvullende opdrachten (artikel 3.8) en laat het Gewest tevens toe om de MIVB andere mobiliteitstaken te vragen (artikel 3.4). Ook mag de MIVB andere activiteiten ontwikkelen die verband houden met haar maatschappelijk doel en/of die ertoe bijdragen haar doelstellingen te realiseren. De voorwaarde is wel dat deze activiteiten voorwerp uitmaken van een aparte boekhouding (bijvoorbeeld activiteiten van gespecialiseerd geregeld vervoer).

2.3. Strategische opdrachten

De mobiliteitsstrategie van het Gewest bestaat erin het marktaandeel van het openbaar vervoer in Brussel te verhogen. Het marktaandeel van het openbaar vervoer in Brussel voor alle operatoren in het algemeen zou moeten stijgen voor het woon-werkverkeer van 31% in 1999 naar 41% in 2010 en voor het woon-schoolverkeer van 48% in 1999 naar 50% in 2010.

Voor de MIVB betekent dit als strategische doelstelling een stijging van het jaarlijks aantal ritten met 40 miljoen tegen 2010 en 15 miljoen tegen 2005 in vergelijking met 1999.

De taakstelling van het Gewest om deze doelstelling te halen, is eveneens gespecificeerd, onder de vorm van een aantal algemene verbintenissen (art. 1.3.2) zoals het verzekeren van samenhang inzake beleidskeuzen, de uitvoering van begeleidingsmaatregelen beschreven in het gewestelijk mobiliteitsplan (het zogenaamde Irisplan) en de acht steunprogramma's van het Gewest (art. 3.7): het investeringsprogramma van de het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer, Directie Infrastructuur Openbaar Vervoer en de Directie Wegen, het programma ter verbetering van de reissnelheid op het bovengronds MIVB-net (geleidelijk doorvoeren van de wegenspecialisering, heraanleg van kruispunten, beschermde openbaar vervoerbanen en verkeerslichtenbeheer waarbij de doorkomst van bussen en trams verbeterd wordt, politiehandhavingsbeleid,...), de mobiliteitsconvenants met de gemeenten, de luiken "verkeer" en "openbaar vervoer" van de gemeentelijke ontwikkelingsplannen, een actieplan "parkeren", een coördinatieplan van de werken (om de negatieve invloed van bouwwerven op het verkeer te verminderen), het beheer van het Centrum voor Mobiliteitsmanagement (Brussels Information Traffic Center) en het programma intermodaliteit openbaar vervoer - fietsen. Van haar kant verbindt de MIVB er zich toe om, naar aanleiding van de aldus gerealiseerde verbeteringen, aanvullende maatregelen te nemen, zoals aanpassing van de dienstregelingen en het vlotter laten verlopen van in- en uitstappen (met name door aanpassingen aan haltes en voertuigen).

De MIVB heeft voorstelbevoegdheid met betrekking tot de gewestelijke mobiliteitsstrategie en heeft een deelnemings- en adviesplicht bij de werkzaamheden die hiermee verband houden (art. 2).

2.4. Tarieven

De prijs die de klant betaalt, wordt bepaald in functie van de vervoersvraag, de kostprijs van de dienst en het deel van die kostprijs dat het Gewest voor zijn rekening neemt (art.6). Dit laatste kan verhoogd worden in functie van bepaalde beleidskeuzes (verminderde tarieven voor bepaalde reizigerscategorieën, openbare dienstaanbod,...). De voorstellen van

tariefaanpassing die de Raad van Bestuur van de MIVB aan de regering ter goedkeuring voorlegt, moeten beantwoorden aan volgende doelstellingen: aantrekken van nieuwe soorten cliënteel, verstevigen van het financieel evenwicht van de MIVB en een versterkte tariefcoördinatie in het Brussels Gewest (en eventueel haar periferie). Indien een prijswijzigingsvoorstel niet raakt aan het evenwicht ontvangsten/uitgaven en aan het evenwicht tussen de reizigerscategorieën en tenslotte de evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen verhoogd met een bepaalde marge niet overschrijdt, dan wordt het voorstel door het Gewest automatisch aanvaard. Dit om de commerciële autonomie van de MIVB te vergroten. De MIVB dient ook een adequaat controlesysteem tegen zwartrijden in te voeren.

2.5. De financiering

Het beheerscontract bepaalt dat de exploitatierekening, de resultatenrekening en de investeringsrekening van de MIVB tenminste in evenwicht moeten zijn. Indien de resultatenrekening een overschot vertoont, moet dit gebruikt worden voor de verbetering van de solvabiliteit van de maatschappij, schuldbeheersing of -vermindering en aanvulling van de financiële reserves. Ook de voorbegroting dient in evenwicht te zijn (art. 7.1).

2.5.1. Basisdotatie

Het beheerscontract legt de basisdotatie voor 2001 vast op 295.538.660 €. De basisdotatie voor de volgende jaren wordt op basis van dit bedrag berekend aan de hand van een formule die de evolutie van de consumptieprijzen en de gezondheidsindex, de verkeersopbrengsten en de tariefevolutive verrekent. Verder wordt bepaald dat de stijging van de globale dotatie t.o.v. het voorgaande jaar niet minder mag bedragen dan de gezondheidsindexevolutive vermeerderd met 0,5% en niet meer dan de gezondheidsindexevolutive vermeerderd met 1,5%.

Om punctuele tekorten te vermijden - die zouden moeten worden opgevangen door een (dure, want niet door het Gewest gewaarborgde) banklening - verbindt het Gewest zich tot periodieke storting van de subsidies op volgende wijze: 3/12 van de jaardotatie ten laatste op 20 januari en vanaf februari maandelijks 1/12 van de jaardotatie. De MIVB mag elke maand

1/12 van de jaardotatie opnemen. Bij een kastekort kan ze overgaan tot vervroegde opname via de procedure bepaald door de ministers van verkeer en financiën.

2.5.2. Bijzondere dotatie voor de verbetering van de veiligheid en de dienstkwaliteit

Deze wordt jaarlijks gestort in twee schijven (75% vóór 20/02 en 25% vóór 30/09) en dekt onder meer de contractuele productiviteitsstijgingen bepaald in artikel 4.1. De bijzondere dotatie bedraagt respectievelijk 11,4 miljoen € (2001); 11,9 miljoen € (2002); 14,625 miljoen € (2003); 16,335 miljoen € (2004) en 16,855 miljoen € in 2005. (art. 7.3) Hiertoe legt de MIVB jaarlijks een bestedingsprogramma voor het volgend jaar, een vorderingsverslag (en eventueel een aanpassingsvoorstel van de besteding van de bijzondere dotatie van het lopend jaar) aan de minister voor ter goedkeuring. Deze kan het programma eventueel aanpassen. Beide partijen kunnen het programma in de loop van het jaar actualiseren. Na afloop van het jaar legt de MIVB bij de minister een volledige verantwoording van de besteding van de bijzondere dotatie op tafel.

De (totale) financiering dekt verbintenissen van het beheerscontract, met inbegrip van de netuitbreidingen en de instandhouding en de verbetering van het productiewerktuig.

2.5.3. Dotatie voor voorkeurtarieven

Dit is de jaarlijkse dotatie ter compensatie van de maatregelen op vlak van verminderde tarieven voor bepaalde reizigerscategorieën. Het beheerscontract vermeldt eigenlijk enkel dat het bedrag en de betalingsmodaliteiten in overleg tussen het Gewest en de MIVB bepaald zullen worden, bij voorkeur berekend naar rata van het aantal vervoersbewijzen tegen verminderd tarief (art. 7.4).

Praktisch besliste het Gewest volgende maatregelen: gratis abonnement voor kinderen tot 12 jaar en 65-plussers, goedkoop abonnement voor “WIGW”, verminderde tarieven voor -25 jarigen, minigroepen, enz. Dit voorkeurtarievenbeleid, vooral gebaseerd op leeftijd, gaat wel

enigszins voorbij aan zijn doel, daar het niet rechtstreeks gericht is op de lagere inkomenscategorieën.

2.5.4. Financiële en boekhoudkundige transparantie

Dit betekent dat de MIVB de ontvangsten en uitgaven detailleert per vervoerswijze, categorieën enz., teneinde ieders verantwoordelijkheden te duiden en de middelen optimaal aan te wenden. De balans, resultatenrekening, schuldoverzicht, staat van de beleggingen zijn het voorwerp van een zesmaandelijke rapportage aan de toeziende minister en de minister van begroting en financiën (art. 7.5 en 7.6).

2.5.5. Leningscapaciteit

Het Gewest waarborgt jaarlijks de leningen die de MIVB mag aangaan om het deel van haar investeringsprogramma te betalen dat niet gedekt wordt door de gewestdotaties, noch door haar eigen investeringscapaciteit. Voor elke lening met een looptijd langer dan één jaar moeten voornoemde ministers voorafgaand hun akkoord verlenen. Er wordt gestreefd naar een optimalisatie van het schuldbeheer (art. 7.7).

2.5.6. Schuld

De doelstelling in verband met schuld is dat deze de grens bepaald in de ordonnantie van 19 juli 1996 (uitgedrukt in absolute en niet in relatieve termen, zonder inflatieaanpassing, namelijk 478,3 miljoen €) niet mag overstijgen. In de mate van zijn budgettaire mogelijkheden doet het Gewest inspanningen voor de kapitalisatie van de MIVB en dit ter verbetering van de schuldenlast en de solvabiliteit van de maatschappij. Elke wederkapitalisatie gaat gepaard met een overeenkomstige vermindering van de leningsmachtiging. In het kader van schuldoptimalisatie werken het Gewest en de MIBV financieel samen, zodat een win - winsituatie ontstaat (art. 7.8-7.9).

2.5.7. Overzicht

De volgende tabel geeft een overzicht van de budgettaire kost van de M.I.V.B. voor de Brusselse gewestelijke overheid. De kredieten zijn opgedeeld per basisallocatie (B.A.), zoals vermeld in de begroting van dit Gewest (duizenden euro's).

Tabel 48: Budgettaire kosten van de M.I.V.B. voor de Brusselse gewestelijke overheid

B.A.		2001	2002	2003	2004	2005	2006
12.01.05.11.00	Werkingskosten van de bemiddelingscel van de MIVB	106	52	167	113	116	122
12.02.04.11.00	Dotatie met het oog op het bedekken van de prestaties van de Bijzondere Studiedienst	10.988	10.906	10.466	10.887	10.711	10.765
12.14.21.12.11	Uitgaven voor de bestrijding van vandalisme in het openbaar vervoer	124	116	115	211	181	250
12.21.21.41.40	Globale dotatie MBHG	247.249	384.750	242.094	328.300	340.076	350.555
12.21.22.61.41	Aankoop van metrorijtuigen (BOA) gewestelijk gedeelte	0	0	0	0	25.552	25.553
12.21.23.31.22	Dotatie veiligheid en kwaliteit van de dienst	12.036	0	15.536	12.402	18.202	20.410
12.21.25.34.32	Dotatie voorkeurtarieven	4.957	0	40.407	0	47.891	36.529
12.21.26.41.40	Dotatie Bonus-malus	0	0	5.603	4.574	4.473	4.019
12.21.27.31.22	Dotatie van de MIVB voor de nachtdienst	0	0	0	0	0	0
12.21.28.31.22	Dotatie aan de MIVB voor de tussenkomst "derde betaler" in de abonnementskosten	0	0	0	0	0	1.000
12.22.22.73.41	Investeringskosten ter verbetering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer	40.180	45.856	51.137	52.996	64.956	77.100
12.22.26.12.11	Werkingskosten liften Poelaert	0	0	0	77	80	72
	Totaal	317.641	443.682	367.528	411.564	514.243	528.381

2.6. De begroting 2006

Als men de totale som van de dotaties neemt dan geeft dit een kost voor het Gewest van 528,3 miljoen euro ten aanzien van de M.I.V.B.

Tabel 49: Eigen Ontvangsten M.I.V.B.

Ontvangsten	Miljoen Euro
Verkoop ticketten	136.5
Handelspubliciteit	1.8
Verhuringen	3.1
Diversen	12.7
Financiële ontvangsten	1.5
Metro aankopen (BOA) federaal gedeelte	5.0
Totaal	160.6

Verhoudingsgewijs is het financiële bestaan van de M.I.V.B. voor een groot deel te relateren met de dotaties vanuit de Brussels begroting.

Bovendien is de M.I.V.B. belast met een schuldenprobleem.

Zo bevat de begroting 2006 opmerkelijke hoge uitgavenposten voor:

- interesten op leningen: 9,1 miljoen euro
- terugbetalingen van leningen: 33,6 miljoen euro

Eind 2004 bedroeg het aandeel van de M.I.V.B. in de gedebudgetteerde/indirecte gewestschuld zowat 112.648.000 euro.

Er moet ook opgemerkt worden dat vele werken aan gewest/gemeente wegen te Brussel inhouden dat er geïnvesteerd wordt in metro/bus lijnen.

3. Vlaanderen

Sinds 1991 staat de “Vlaamse Vervoer Maatschappij” (V.V.M.) in voor het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer in het Vlaamse Gewest. Deze maatschappij is beter gekend onder haar commerciële naam “De Lijn” en is in feite een autonoom Vlaams overheidsbedrijf, waarvan zowat 70 % van de aandelen in handen zijn van het Gewest. De overige dertig procent der aandelen zijn verspreid over de gemeenten / steden alsook de provincies. In het kader van de herstructurering van de Vlaamse administratie (Beter Bestuurlijk Beleid) is de “Lijn” het voorwerp van een omvorming van statuut naar een “Extern Verzelfstandigd Agentschap”⁶⁶.

3.1. De beheersovereenkomst

De huidige beheersovereenkomst tussen de “Lijn” en de Vlaamse overheid loopt van 01/07/2003 tot en met 31 december 2009.

Uit deze beheersovereenkomst halen we de volgende opvallende punten, namelijk:

- de volledige politisering van het bestuur,
- de bevoegde Minister dient de investerings- en exploitatieprojecten te toetsen aan de mobiliteitsvisie van de regering.

Daarnaast bevat de beheersovereenkomst talrijke bepalingen inzake de financiële verplichtingen tussen het Gewest en deze maatschappij (art. 18 van de overeenkomst).

“Artikel 18. Financiële verplichtingen

§ 1. Exploitatiedotatie

1° De regering verleent aan de maatschappij een overheidsbijdrage voor het organiseren en het verzekeren van diensten van geregeld vervoer.

⁶⁶ Zie daarover het document van het Vlaams Parlement, nr. 2041 (2003 – 2004) nr. 1, 21 januari 2004.

De prefiguratie van de exploitatiebegroting, met vermelding van de overheidsbijdragen voor de jaren 2004 – 2009, is toegevoegd als bijlage 3.

Om tegemoet te komen aan de vraag van het Rekenhof om de financiële verbintenissen voor de hele duur van de beheersovereenkomst vast te leggen, zal de Vlaamse regering het initiatief nemen om deze verbintenissen in het ontwerpdecreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2004 in te schrijven.

Als referentiebedrag voor de jaarlijkse exploitatiedotatie voor deze beheersovereenkomst geldt de overheidsbijdrage van 2004 die 385,299 miljoen euro bedraagt. Deze exploitatiedotatie wordt aangepast overeenkomstig de begrotingsrichtlijnen van de regering en de bepalingen in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst. Van 2005 tot en met 2009 wordt jaarlijks een bedrag van 10 miljoen euro in de begroting opgenomen om de uitzonderlijke kosten op te vangen die de maatschappij moet dragen, zoals kosten van hangende geschillen (RSZ en andere), exploitatiekosten ten gevolge van milieurisico's en inkoop van een gedeelte van de pensioenrechten in het Pensioenfonds.

De overheidsbijdrage wordt uitbetaald overeenkomstig de driepartijen-overeenkomst ter uitvoering van § 1 en § 2 van artikel 1 van het decreet van 30 juni 1993 houdende maatregelen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1993 – Centraal Financieringsorgaan.

2° Wanneer de exploitatiedotatie het uiteindelijk verschil tussen de kosten en opbrengsten overtreft, zal het overschot worden aangewend ter autofinanciering voor eigen investeringen.

3° De exploitatiedotatie wordt aangepast in geval van substantiële kostenwijzigingen ten gevolge van factoren die vreemd zijn aan het beheer van de maatschappij. In dat geval zal de maatschappij een dossier voorleggen om die factoren te staven, samen met het advies van de Inspectie van Financiën en van de gemachtigde van Financiën, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

4° De exploitatiedotatie wordt aangepast in geval van opdrachtwijzigingen van de maatschappij. In dat geval zal de maatschappij een dossier voorleggen om de kosten die verbonden zijn aan die bijkomende opdrachten te staven, samen met het advies van de

Inspectie van Financiën en van de gemachtigde van Financiën, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

5° De exploitatiedotatie kan worden verhoogd door een overheveling van kredieten voor projectmatige exploitatie-uitgaven, vanaf het moment dat ze een permanent karakter hebben gekregen. De maatschappij zal daartoe een dossier indienen bij de opmaak van de begroting, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

§ 2. Toelagen ingevolge tariefmaatregelen

Onverminderd § 1 van dit artikel, stelt de regering aan de maatschappij een bijkomende dotatie ter beschikking, die door de maatschappij zal worden aangewend voor de ontvangstenderving ten gevolge van de al genomen tariefmaatregelen in de periode vóór 31 juli 2003.

Met betrekking tot deze al genomen tariefmaatregelen zal de regering vanaf het begrotingsjaar 2004 jaarlijks een forfaitair een dotatie verstrekken van 20,125 miljoen euro die in twaalfden zal worden betaald.

Deze dotatie zal jaarlijks worden geïndexeerd.

Tijdens de duur van deze beheersovereenkomst zal de maatschappij bij de jaarlijkse begrotingsopmaak en bij de begrotingscontrole de raming van de ontvangsten van de reguliere dotatie aanhouden op het niveau van het begrotingsjaar 2004.

De regering kan deze dotatie aan de maatschappij verhogen ten gevolge van bijkomende tariefmaatregelen. De verhoging dekt de ontvangstenderving ingevolge de nieuw te nemen tariefmaatregelen inclusief de promotie- en verzendingskosten.

§3. Toelagen ingevolge de invulling van de basismobiliteit

Onverminderd § 1 van dit artikel, stelt de regering aan de maatschappij een bijkomende toelage ter beschikking die door de maatschappij moet worden aangewend voor het realiseren van projecten in het kader van basismobiliteit.

Voor het begrotingsjaar 2004 wordt de toelage vastgesteld op 86,545 miljoen euro. Dat bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd conform de begrotingsnormen van de regering.

De toelage wordt daarenboven aangepast in geval van substantiële kostenwijzigingen ten gevolge van externe factoren. In dat geval zal de maatschappij een dossier voorleggen ter staving van deze factoren, vergezeld van het advies van de Inspectie van Financiën en van de gemachtigde van Financiën, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

Als de maatschappij, ingevolge de afbakening van een gebied zoals bedoeld in artikel 7, § 2, 1°, van het decreet personenvervoer, in een extra aanbod moet voorzien, stelt de regering een extra toelage ter beschikking voor de realisatie van een project basismobiliteit.

Dat geldt eveneens wanneer nieuwe woonzones, zoals bedoeld in het decreet personenvervoer, worden vastgesteld.

De regering zal tot en met 2006 jaarlijks de nodige extra kredieten vrijmaken (ingeschat op 25 miljoen euro extra per jaar) zodat de maatschappij de volledige basismobiliteit kan realiseren. Tegen 2006 zal de regering jaarlijks 139,8 miljoen euro ter beschikking stellen voor de invulling van basismobiliteit. Wanneer de maatschappij de basismobiliteit volledig kan realiseren met minder kredieten, mag ze de resterende kredieten aanwenden voor exploitatieprojecten in het kader van het netmanagement.

Wanneer de projecten basismobiliteit een permanent kader hebben gekregen en tweemaal positief zijn geëvalueerd, wordt de toelage overgedragen naar de exploitatiedotatie. De maatschappij zal daartoe een dossier indienen bij de opmaak van de begroting, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

§ 4. Toelagen ingevolge verbintenissen die voortvloeien uit het afsluiten van een mobiliteitsconvenant en het inleggen van extra aanbod ingevolge de bijkomende vraag en de overbelasting van het net

Onverminderd § 1 van dit artikel, kan de regering aan de maatschappij een bijkomende toelage ter beschikking stellen die door de maatschappij moet worden aangewend voor het realiseren van projecten in het kader van het afsluiten van mobiliteitsconvenants of de bijhorende modules.

Deze toelage kan ook gedeeltelijk worden aangewend als er ingevolge de bijkomende vraag een overbelasting optreedt op bepaalde trajecten. In dat geval moet er geen mobiliteitsconvenant worden afgesloten, maar geeft de maatschappij aan op welke trajecten en op welke manier ze extra ritten heeft ingelegd.

Voor het begrotingsjaar 2004 wordt de toelage vastgesteld op 11,509 miljoen euro. Dat bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd conform de begrotingsnormen van de regering.

De toelage wordt daarenboven aangepast in geval van substantiële kostenwijzigingen ten gevolge van externe factoren. In dat geval zal de maatschappij een dossier voorleggen om die factoren te staven, samen met het advies van de Inspectie van Financiën en van de gemachtigde van Financiën, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.

Vanaf 2007 zal de regering de toelage jaarlijks verhogen met 18 miljoen euro voor de realisatie van projecten netmanagement.

Wanneer de projecten mobiliteitsconvenants of de projecten voor extra ritten een permanent karakter hebben, wordt de toelage overgedragen naar de exploitatiedotatie. Projecten mobiliteitsconvenants moeten tweemaal positief geëvalueerd zijn. De maatschappij zal daartoe een dossier indienen bij de opmaak van de begroting, zoals omschreven in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst, om de toelage over te dragen.

§ 5. Middelen voor het uitvoeren van potentieelonderzoeken in het kader van het netmanagement

De regering stelt vanaf 2004 de middelen ter beschikking om potentieelonderzoeken uit te voeren conform het netmanagement. Jaarlijks wordt 1,5 miljoen euro ter beschikking gesteld van de maatschappij.

§ 6. Dotatie voor bijzonder geregeld vervoer

De regering verleent aan de maatschappij een overheidsbijdrage voor het organiseren en het verzekeren van diensten en bijzondere vormen van geregeld vervoer, meer bepaald voor het organiseren van leerlingenvervoer.

Als referentiebedrag voor de jaarlijkse dotatie voor deze beheersovereenkomst geldt de overheidsbijdrage van 2004 die 37,357 miljoen euro bedraagt. Deze dotatie wordt geïndexeerd overeenkomstig de begrotingsrichtlijnen van de regering.

Momenteel is de bijdrage enkel bedoeld voor de overname van het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Bij mogelijke volgende fases van de organisatie van het leerlingenvervoer door de maatschappij zal het bijhorende budget ter beschikking van de maatschappij worden gesteld.

§ 7. Middelen voor investeringen

1° Om de kwaliteit van het vervoeraanbod te verbeteren voorziet de regering, op diverse begrotingsartikelen, in specifieke middelen voor investeringen om het openbaar vervoer te bevorderen.

Voor het begrotingsjaar 2004 wordt het beschikbare bedrag vastgesteld op 55,286 miljoen euro (op de administratieve begroting) en 19,394 miljoen euro (op de begroting van het Vlaams infrastructuurfonds) aan vastleggingskredieten.

2° Wegens de nood aan een gecoördineerde aanpak en om het rendement van de geplande investeringen te verhogen, worden investeringen van de maatschappij, de betrokken wegbeheerders en andere derden maximaal op elkaar afgestemd, via het afsluiten van een mobiliteitsconvenant en een of meer modules of een gelijkwaardige overeenkomst.

3° De voorwaarden van de financiering door het Vlaamse Gewest, in de vorm van investeringsmiddelen, voor investeringen of verwezenlijkingen van de maatschappij, zijn omschreven in de samenwerkingsovereenkomst tussen de minister en de maatschappij.

§ 8. Middelen voor CAO's

De regering voorziet de nodige middelen voor de financiering van de verhoging van de personeelskosten ten gevolge van het afsluiten van CAO's, voor zover die CAO's worden afgesloten binnen de perken die door de Vlaamse regering voorafgaandelijk worden

vastgesteld. De CAO's voorzien een verhoging die minimaal gelijk is aan de procentuele verhoging van de middelen voorzien voor de ambtenaren van het Vlaamse Gewest.

§ 9. Middelen in verband met mobiliteitsmanagement

De regering stelt middelen ter beschikking aan de maatschappij voor de uitbouw van een centrale voor mobiliteitsmanagement. In 2004 stelt de regering 0,5 miljoen euro ter beschikking, in 2005 1,0 miljoen euro en vanaf 2006 jaarlijks 1,5 miljoen euro.

§ 10. Leningen

Voor de leningen met betrekking tot de eigen investeringen zal de regering aan het Vlaams Parlement voorstellen om een gewestwaarborg toe te kennen die aansluit bij de financieringsbehoefte op basis van het investeringsprogramma en het niet-afgeschreven gedeelte van de aflossingen van de leningen.”

Daarnaast voorziet deze overeenkomst ook over de plicht van de regering om investeringsprojecten te realiseren die het openbaar vervoer op gewestwegen moeten bevorderen. Dit illustreert zich o.a. in de minimale aanleg van 25 kilometer vrije bus- en / of trambanen op de gewestwegen (art. 19).

Ook gaat deze beheersovereenkomst in op een “anti-autobeleid” met de bepalingen over het verminderen van parkeerplaatsen en het gegeven dat deze overeenkomst stelt: “De regering zal via decretale initiatieven het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer stimuleren” (art. 19, § 9).

Een nogal merkwaardige vaststelling dat een overheidsbedrijf via een beheersovereenkomst verplichtingen kan opleggen aan de regering.

Bovendien moet er ook opgemerkt worden dat er geen echte onafhankelijke externe controle bestaat over deze maatschappij en dat “de politieke actor”, in casu: het Vlaams Parlement, geen medezeggenschap noch controle heeft over de “V.M.M.”.

3.2. De Vlaamse begroting

Uit de begrotingen van de Vlaamse-, de Waalse- en de Brusselse gewestelijke overheden alsook bij die van de lokale besturen in deze drie gewesten kunnen we interessante cijfers halen over de kredieten die beschikbaar zijn voor de wegeninfrastructuur.(bron: begrotingen en Febiac) De volgende tabel geeft een overzicht van de investeringen in de wegeninfrastructuur (nieuwbouw en onderhoud) in deze bedoelde gebieden (in miljoenen euro's)

Tabel 50: wegen investeringen door de overheden

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Brussel						
Gewest	68.5	75.1	82.8	81.0	104.6	101.1
Gemeenten	48.2	47.8	26.6	37.0	19.6	n.b.
Wallonië						
Gewest	231.3	200.5	205.3	223.9	231.6	241.5
Gemeenten	157.5	135.5	130.5	188.2	137.3	n.b.
Vlaanderen						
Gewest	355.8	478.8	541.5	415.3	399.3	484.0
Gemeenten	403.6	289.6	220.3	209.4	210.7	n.b.

In de periode 2000-2005 zijn de begrotingskredieten voor de wegen in Vlaanderen toegenomen met 136 procent en met 148 procent in het Brussels hoofdstedelijk Gewest. De Waalse toename is eerder gerelateerd met de inflatie. Opvallend is de sterke daling van de wegeninvesteringen door de gemeenten na het verkiezingsjaar 2000. Voor Brussel dient ook nog gewezen te worden op een federale inbreng voor sommige investeringen die verband houden met de internationale- en Europese uitstraling van het gebied rond het E.U. kwartier (bv. de heraanleg van de Wetstraat) .

3.3. De begroting “Lijn”

Hierna geven we een overzicht – in detail – van de ontvangsten ten voordelen van de “Lijn” vanuit de Vlaamse begroting (in duizenden euro’s).

Tabel 51: Ontvangsten ten voordele van de “Lijn” vanuit de Vlaamse begroting

	2006	2005	2004	2003	2002	2001
	B.O.	B.C.	B.O.	B.O.	B.O.	B.O.
1. exploitatie	632.255	636.835	385.299	338.911	330.873	297.086
2. convenanten	2.732	3.000	10.011	24.779	19.779	12.576
3. projecten basis- mobiliteit	1000	31.000	65.429	45.462	39.507	9.668
4. veiligheid	40	0	91	0	0	573
5. premetro Antwerpen	159	190	0	0	65	65
6. investeringen	57.116	57.364	0	0	106	107
7. invoering €	35	0	181	178	248	248
8. kapitaallasten leasing V.V.M.	773	873	953	1.018	1297	1.061
9. schuilhuisjes	45	0	0	0	0	0
10. N.M.V.B.	317	317	0	0	0	0
11. V.I.F.	19.655	21.700	27.761	31.000	30.749	24.294
12. Tarief / leerling	0	00	93.346	88.110	133.962	108.835
	714.127	751.279	583.066	529.458	556.316	454.513

Over de jaren heen zijn er kredieten verschoven naar andere posten. Een voorbeeld hiervan zijn de uitgaven in verband met tarieven en leerlingenvervoer, die naar de exploitatie zijn verhuisd.

Vooreerst wensen we ook enige toelichting te geven bij deze uitgaven voor de Vlaamse begroting en inkomsten voor de “Lijn”.

- exploitatie: dit zijn de dotaties aan de V.V.M. als bijdrage tot het evenwicht van haar werking,
- convenanten: allerhande uitgaven van de “Lijn” in verband met de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten,
- basismobiliteit: dit is de dotatie vanwege de Vlaamse overheid in verband met projecten basismobiliteit,

- premetro: bijdrage van de Vlaamse overheid in het onderhoud van de niet-in-exploitatie zijnde kokers en stations van de premetro te Antwerpen,
- Euro: bijdrage in de kosten voor de invoering van deze Europese munteenheid,
- investeringen: dit zijn de dotaties uit de Vlaamse begroting voor investeringen vanwege de “Lijn” en daarnaast zijn de kredieten uit het “Vlaams Investerings Fonds” (V.I.F.),
- N.M.V.B.: dit zijn de sommen onderschreven door de staat tot samenstelling van het kapitaal voor de aanleg van buurtspoorwegen. Dit bedrag is door de Vlaamse overheid overgenomen tot ontlasting van de provincies en de gemeenten die deelgenomen hebben aan de samenstelling van het oprichtingskapitaal van de N.M.V.B. (1885 = oprichting).

In de periode 2001 – 2006 zijn de globale dotaties uit de Vlaamse begroting ten voordele van de V.V.M. gestegen van 454 miljoen euro tot zowat 715 miljoen euro of een toename in procenten van 157 %.

Tenslotte wensen we ook stil te staan bij de eigen begroting van de “Lijn”. Inderdaad op basis van de begroting 2006 ziet men de enorme afhankelijkheid van dit overheidsbedrijf van belastingsgeld om te kunnen werken. De hiernavolgende cijfers illustreren dit gegeven aan de hand van de ontvangsten 2006:

Tabel 52: Ontvangsten de “Lijn” 2006

- dotaties (allerlei)	: 714.127.000 euro
- leningen	: 52.500.000 euro
- over te dragen tekort	: 187.022.000 euro
- commerciële verkoop	: 127.298.000 euro

1.080.947.000 euro

De eigen opbrengsten zijn maar 11,78 % van de totale ontvangsten van de “Lijn”. In volgorde van belangrijkheid zijn de ontvangsten van de V.M.M. als volgt te klasseren, namelijk:

- dotaties Vlaamse begroting : 66,07 %
- commerciële verkoop : 11,78 %

- leningen : 4,85 %

De waarde van de “over te dragen tekorten van het boekjaar” is 17,3 procent.

Op basis van deze cijfers dient men vast te stellen dat de V.M.M. een uiterst verlieslatende maatschappij is. Bovendien is dit uiterst royaal gedoteerde overheidsbedrijf ook een probleem voor de uitbouw van een geliberaliseerde markt.

4. De federale spoorwegen

Inzake het openbaar vervoer zijn de federale spoorwegen de meest gekende actor (ingevolge de desbetreffende liberalisering).

Als gevolg van dit laatste feit is de oude Belgische maatschappij (N.M.B.S.) opgedeeld in drie delen, namelijk:

- N.M.B.S holding,
- Infrabel,
- N.M.B.S. NV.

Zo is het personeel allemaal in handen van de holding waardoor er een eenheidsstatuut kan behouden worden. Hier moet opgemerkt worden dat het personeelsstatuut van de spoorwegen zeer attractief is met een eigen ziekenkas, een gunstig stelsel van brugpensioenen, zowat 50 vakantiedagen per jaar, een beloningssysteem dat zeer royaal mag genoemd worden en dat zeker tot de betere van dit land behoort.

De federale staat controleert, via de Minister van mobiliteit / Staatssecretaris overheidsbedrijven, volledig de holding. Op zijn beurt controleert die holding volledig de exploitatie-onderneming: N.M.B.S. NV. Die holding heeft ook 92,66 % in handen (20 % stemrecht – 1) van de beheerder van de spoorweginfrastructuur: infrabel. De overige 7,34 % (80 % stemrecht + 1) zijn in handen van de federale overheid⁶⁷. Dit deel gaat nader in op de beheerscontracten en de budgettaire overheidskostprijs van de spoorwegen in hun geheel.

⁶⁷ Deze omgekeerde verhouding van stemrechten is gedaan om de onafhankelijkheid van Infrabel te verzekeren conform de E.U. richtlijnen.

4.1. Het beheerscontract spoorwegen (Holding)

Het Koninklijk Besluit (K.B.) van 5 juli 2005 (B.S. van 31 augustus 2005, ed: 2, blz. 37930 e.v.) regelt de goedkeuring van het beheerscontract tussen de staat en de NV van publiek recht N.M.B.S.-Holding.

Artikel één bepaalt dat:

“De NMBS Holding wordt gemachtigd de NMBS te associëren met de uitvoering van haar opdracht van openbare dienstverlening van beheer van stations volgens de voorwaarden verduidelijkt in het beheerscontract”.

De looptijd van dit beheerscontract is vastgelegd op de tijdslijn 1 januari 2005 – 31 december 2007. Het eigenlijke beheerscontract legt in de eerste twee artikelen het hiernavolgende vast, namelijk:

“Artikel 1. De drie naamloze vennootschappen van publiek recht, met name de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS vormen samen een essentieel element in het Belgisch transportsysteem. In die hoedanigheid waakt elk van die vennootschappen in het raam van een samenhangend groeps-beleid erover dat haar activiteiten passen in het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Regering en dragen zij bij tot het voldoen aan de verplaatsingsbehoeften.

De basisopdracht die aan de drie vennootschappen is toevertrouwd is tweeledig: enerzijds het spoorvervoer op het Belgische net bevorderen en aldus een alternatief bieden voor de vervoerwijzen die belastender zijn voor het milieu, en anderzijds een optimale kwaliteitsdienst bieden zodat de evolutie van het verkeer sterker is dan de algemene evolutie van het verkeer van alle vervoerwijzen samen.

Art. 2. De NMBS Holding ziet erop toe dat deze basisopdracht wordt vervuld door de activiteiten van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht te coördineren en te ondersteunen en door de gelijkgerichtheid van hun strategieën en de eenheid van de groep te vrijwaren.”

4.1.1. Het gemeenschappelijk beleid

Het beheerscontract gaat uitgebreid in op het gemeenschappelijk beleid van de drie entiteiten alsook op de coördinerende rol van de “holding”.

De NMBS Holding richt meer bepaald de volgende overlegorganen en structuren op en stimuleert ze:

- het sturingscomité, statutair orgaan, bevoegd voor het begeleiden van de uitbouw van de nieuwe structuren, de ondernemingsplannen en de problemen van operationeel beheer;
- het Comité van de drie CEO's, een orgaan samengesteld uit de gedelegeerd bestuurders van de drie NV's van publiek recht en voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding, dat in het bijzonder de vergaderingen van het sturingscomité voorbereidt en zich inzet om de eventuele meningsverschillen tussen de drie vennootschappen van de groep te verzoenen. In het geval van aanhoudende meningsverschillen, kan het comité worden uitgebreid op initiatief van de voorzitter van het comité, met de Voorzitters van de raden van bestuur van die drie vennootschappen. De agenda wordt in gemeenschappelijk overleg met de drie CEO's vastgelegd;
- het investeringscomité, dat is opgericht tussen de drie naamloze vennootschappen van publiek recht en dat belast is met de onderlinge samenhang van de investeringsplannen van elk ervan;
- de “Task Force Regelmaat”, die binnen de NMBS Holding is opgericht en belast is met de opvolging van de prestaties inzake verkeer;
- de coördinatievergaderingen die worden voorgezeten door de districtdirecteurs van de districten die van de NMBS Holding afhangen.

4.1.2. Opdrachten openbare dienst

Artikel drie, 3.1., van het beheerscontract bepaalt de opdrachten van openbare dienst van de N.M.B.S. holding:

“1° het aanhouden en beheer van haar deelnemingen in het kapitaal van de NMBS en van Infrabel;

2° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;

3° het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de stations en hun aanhorigheden;

4° het behoud van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;

5° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.”

Artikel drie, 3.2., omlijnt de “andere opdrachten”:

- *“de reeds genoemde coördinatietaken;*
- *de terbeschikkingstelling van het personeel aan de twee andere naamloze vennootschappen van publiek recht, waarbij de NMBS Holding de enige werkgever blijft, als waarborg voor de eenheid van het statuut en de sociale dialoog;*
- *het vervullen van de in artikel 34 opgesomde “behoeften van de Natie”.*

4.1.3. Performance en financiën

Dit «spoorweg» beheerscontract bevat ook een aantal bepalingen over het “goed beheer” van de middelen.

In casu gaat het om:

- om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht worden gesteld doet de NMBS Holding systematisch een beroep op de diensten en prestaties van de twee andere naamloze vennootschappen van publiek recht van de NMBS-groep. De NMBS Holding beheert op doeltreffende wijze de diensten en prestaties die ze ter beschikking

stelt van de andere entiteiten van de groep. Het behoud in de actieperimeter van de NMBS-groep van de eigenlijke spoorwegactiviteiten (bv. onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, besturing en begeleiding van de treinen), maar ook van de ondersteunende activiteiten (bv. administratief beheer van het personeel, aankopen en voorraadbeheer, beheer van de gebouwen) is gewaarborgd. Het personeel van de NMBS Holding neemt eveneens zoveel mogelijk deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

- De NMBS Holding ziet erop toe zich te onttrekken aan niet-rendabele deelnemingen of die het minst gericht zijn op de basisactiviteiten van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht.
- Het behoort aan de NMBS Holding om te oordelen over haar deelname in de uitvoering van de prestaties die niet behoren tot de haar bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst. De NMBS Holding garandeert dat dergelijke activiteiten de goede uitvoering van de taken van openbare dienst zoals ze zijn bepaald in dit beheerscontract niet schaden, en dat ze erop gericht zijn de globale resultaten van de onderneming te verbeteren.
- De NMBS Holding beslist vrij over het gebruik en de vervreemding van materiële en immateriële vaste activa waarvan ze eigenaar is en die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst. Vóór de vervreemding van een onroerend goed aan de privé-sector moet de NMBS Holding onderzoeken welke opportuniteit dat goed vertegenwoordigt voor de sector van het openbaar vervoer alsook voor andere overheidssectoren.

Ten aanzien van de financiële middelen bepalen artikel acht en negen van dit beheerscontract het volgende:

“Art. 8. NMBS Holding houdt haar deelname in het kapitaal van de NV Infrabel en van de NV NMBS volledig aan tijdens de ganse looptijd van dit beheerscontract.

Art. 9. De NMBS Holding is verantwoordelijk voor de eenheid en de harmonie van het financieel beleid van de drie vennootschappen.”

Aldus centraliseert ze de thesaurieactiviteiten van de drie vennootschappen en treedt ze op als “in-house bank”; ze is belast met de dagelijkse en wekelijkse cash-pooling, alsook met de

beleggingen op korte en lange termijn, de rating en de alternatieve financieringsoperaties voor de drie vennootschappen samen. Ze geeft aanbevelingen op het stuk van de principes en regels die gelden voor het voeren van de algemene boekhouding binnen de drie vennootschappen (meer bepaald in het kader van de IFRS-hervorming) en blijft de contracten sale & rent back en sales & lease back beheren waarin de NMBS Holding partij is, alsook de bijhorende back-to-back contracten.

De NMBS Holding volgt nauwgezet de ontwikkeling van de financiële toestand op van Infrabel, de NMBS en de consolidatieperimeter van de drie vennootschappen. Om de eenheid van het financieel beheer van de NMBS-groep te verzekeren, pleegt de NMBS Holding regelmatig overleg aangaande de uitwerking en uitvoering van de ondernemingsplannen en de investeringsbudgetten en –plannen, met uitzondering van datgene wat betrekking heeft op essentiële functies van Infrabel.

Indien de NMBS Holding bovendien vaststelt dat bij één van hen de schuldpositie evolueert of dreigt te evolueren tot een niveau dat een belemmering vormt voor een gezond financieel beheer, brengt zijn hierover verslag uit bij de Minister van Overheidsbedrijven, na overleg met de betrokken vennootschap die over dat verslag een gemotiveerd advies uitbrengt.”

In artikel 10 wordt het volgende gesteld:

“In het raam van haar ondersteuningsbeleid van de dochterondernemingen en in het bijzonder opdat zij hun opdrachten van openbare dienst zouden kunnen vervullen, zal de NMBS Holding een kapitaalsverhoging in de NMBS onderschrijven voor een maximumbedrag van 540 miljoen euro.”

4.1.4. Veiligheid

In het kader van de maatschappelijke aandacht voor het thema “veiligheid” besteedt het beheers-contract zeer ruime aandacht aan de opdracht van openbare dienst betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen, zoals:

- het verhogen van het veiligheidsgevoel,
- het jaarlijks veiligheidsplan,

- de beveiliging van de stations en de parkings,
- enz.

4.1.5. Financiële relaties met de staat

Het beheerscontract gaat uitgebreid in op de budgettaire overheidskost van de spoorwegen.

a. Investeringsstoelagen

Artikel 43 van het beheerscontract legt de bedragen vast voor de investeringen in het spoor:

“Voor de uitvoering van de in het plan 2004-2007 geplande investeringen, bedoeld in artikel 28 van dit beheerscontract, ontvangen de drie vennootschappen van publiek recht een toelage die ten laste is van de Rijksbegroting. Voor 2005 en 2006 voor zover het bijvoegsel bij het beheerscontract niet goedgekeurd werd door de drie vennootschappen, wordt die toelage aan hen gestort via de NMBS Holding.”

In 2005 bedraagt het globale bedrag € 814.897 duizend. Vanaf 2006 garandeert de Staat een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is:

Tabel 53: Investeringsstoelage

Jaar	Bedrag (in duizenden Euro's)
2006	927.579
2007	962.862
2008	998.222
2009	1.033.656
2010	1.069.168
2011	1.097.756
2012	1.133.425

De tussen de Gewesten conform de wet van 22 maart 2002, houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, overeengekomen verdeelsleutel, wordt op die

globale bedragen toegepast. Van die globale bedragen, en vóór iedere verdeling, zal van 2006 tot 2010 een som van € 7 miljoen per jaar afgenomen worden ten gunste van de Holding, om de investeringen met betrekking tot de parkings voor de reizigers te vervolledigen.

De voornoemde bedragen uitgedrukt in euro's 2005 worden geïndexeerd volgens het principe dat is beschreven in bijlage 6 punt II. De voornoemde bedragen betreffende de jaren 2007 en 2008 kunnen worden verminderd wanneer de opbrengst van de verkoop van aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur overgedragen terreinen geen € 300 miljoen haalt op 31.12.2007. Het verschil tussen de verwezenlijkte opbrengst en € 300 miljoen zal worden geboekt op de toelagen 2007 en 2008.”

b. De exploitatietoelagen

De NMBS Holding ontvangt, ten laste van de rijksbegroting, een exploitatietoelage die bijdraagt tot het dekken van de kosten bij de uitvoering van de volgende van haar opdrachten van openbare dienst:

- veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het spoorwegdomein;
- beheer van stations en aanhorigheden (parkings inbegrepen);
- behoud van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;
- vervullen van de in artikelen 34 en 35 opgesomde behoeften van de Natie⁶⁸;
- opdrachten die in artikelen 2 en 9 van dit contract beschreven zijn⁶⁹.

De Staat waarborgt een exploitatietoelage voor een globaal bedrag voor de drie vennootschappen van € 1.083.721 duizend 2005, jaarlijks te indexeren. In aanvulling met dit bedrag gaat de federale overheid vanaf 2007 een bijkomende dotatie storten aan de spoorwegen (drie entiteiten) van de volgende bedragen om het exploitatiedeficit ingevolge de indiensttreding van het “G.E.N.” te dekken (art. 49):

⁶⁸ De behoeften van de Natie slaan op de inbreng van de spoorwegen bij militaire en civiele opleidingen alsook oefeningen, het bewaren van de nationale soevereiniteit, de openbare orde, etc.

⁶⁹ Artikel twee heft het over de basisopdrachten en artikel negen belicht de verantwoordelijkheid van de N.M.B.S. holding tegenover de eenheid alsook de harmonie van het financieel beleid van de drie vennootschappen.

2007:	€ 9.188 duizend
2008:	€ 9.188 duizend
2009:	€ 32.041 duizend
2010:	€ 46.356 duizend

Ook de “sale and lease back” operaties worden neergeschreven in het beheerscontract. Hieraangaand zegt art. 51 van dit beheerscontract het volgende:

“De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de operatie “Sale and Lease Back” van 31 mei 1991 voor een bedrag van 1.750 miljoen BEF zijn gedekt middels een financiële bijdrage van 3.652.061,50 euro.”

4.2. N.M.B.S. NV

Het K.B. van 5 juli 2005 (B.S. van 31 augustus 2005, ed. 2, blz. 37957 e.v.) regelt het beheerscontract tussen de staat en de N.M.B.S. NV. Dit beheerscontract, onder de wet van 21 maart 1991, stelt de kernactiviteiten van deze onderneming (art. 1), namelijk:”

- *het vervoer van reizigers per spoor,*
- *het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die erop betrekking hebben,*
- *de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend spormaterieel.”*

4.2.1. Financiële bepalingen

Artikel drie van de beheersovereenkomst stelt dat de N.M.B.S. Holding voor het einde van de duurtijd⁷⁰ van deze overeenkomst 500 miljoen euro moet inbrengen bij de N.M.B.S. Bovendien bepaalt de beheersovereenkomst ook dat de “N.M.B.S. Holding” de leefbaarheid

⁷⁰ Deze beheersovereenkomst loopt van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2007.

dient te verzekeren van de N.M.B.S. NV en dit zonder haar eigen financieel evenwicht in gevaar te brengen.

Titel “X” van het beheerscontract gaat uitgebreid in op de financiële relaties tussen de staat en de N.M.B.S. NV.

a. Investeringsstoelagen

Vanaf 2006 garandeert de Staat een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is (in duizenden euro's):

Tabel 54: Investeringsstoelagen

Jaar	Bedrag (in duizenden Euro's)
2006	927.579
2007	962.862
2008	998.222
2009	1.033.656
2010	1.069.168
2011	1.097.756
2012	1.133.425

De tussen de Gewesten conform de wet van 22 maart 2002, houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, overeengekomen verdeelsleutel, wordt op die globale bedragen toegepast. Van die globale bedragen, en vóór iedere verdeling, zal van 2006 tot 2010 een som van 7 miljoen € per jaar afgenomen worden ten gunste van de Holding, om de investeringen met betrekking tot de parkings voor de reizigers te vervolledigen. De voornoemde bedragen uitgedrukt in euro's 2005 worden geïndexeerd.

b. Exploitatietoelagen

De NMBS ontvangt, ten laste van het budget van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een exploitatietoelage teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst. De toelage dekt:

- het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen,
- de tariefverminderingen op het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigten om sociale, patriottische, professionele en Europese redenen.

Al het door de Staat opgelegde nieuw vervoer met verminderingen of nieuw kosteloos vervoer met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer, is het voorwerp van een compensatie die vastgelegd is middels een bijvoegsel bij dit beheerscontract (art. 76).

De ontvangstenderving van de N.MB.S. als gevolg van andere tariefverminderingen of ander kosteloos vervoer wordt integraal door de betrokken ministeriële departementen en instellingen gecompenseerd in het kader van overeenkomsten tussen hen en de N.MB.S.

De Staat waarborgt een exploitatietoelage waarvan het globaal bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht € 1.083.721 duizend belooft voor 2005 en jaarlijks te indexeren. Voor de bediening van het binnenlands netwerk door de H.S.T. is er een toelage vanuit de staatsbegroting (art. 77) van ongeveer 7 miljoen euro per jaar. Om het exploitatiedeficit van het G.E.N. e dekken is er een bedrag vanuit de staatsbegroting voorzien.

c. Compensatie

Het beheerscontract (art. 79) gaat ook in op de kostprijs voor de staatsbegroting ten aanzien van de compensatie woonplaats – werk. Hieraangaande zijn de volgende bedragen voorzien (duizenden euro's):

Tabel 55: Beheerscontract

	2005	2006	2007
- voor het kosteloos vervoer woonplaats – werk	17.900	21.900	25.900
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten	2.300	2.600	2.800
TOTAAL	20.200	24.500	28.700

Dit budgetbedrag mag niet worden overschreden. Het percentage van ten laste neming ten gunste van de privé-ondernemingen die een derdebetalers overeenkomst met de N.M.B.S. hebben, mag op niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met het bijdrageplafond van de Staat.

4.2.2. Kwaliteit

Het beheerscontract gaat ook uitgebreid in op het aanbod van de N.MB.S. NV met de indeling van hoofdhalttes en secundaire halttes alsook het minimaal aanbod van het aantal treinkilometers. Tevens stelt artikel 15 van dit beheerscontract de regels vast waarbij de N.MB.S. NV mag afwijken inzake het minimaal aanbod:”

- *gevallen van overmacht;*
- *tijdelijke situatie van werken, vastgesteld in coördinatie met Infrabel;*
- *werkdagen waarop een lagere gebruiksfrequentie van de treinen te verwachten valt (brugdagen in de periode tussen Kerstmis en Nieuwjaar), uitsluitend voor het minimumaanbod in treinkilometers, bepaald in artikel 10, waarbij de in dat artikel gewaarborgde prestaties verplicht blijven.”*

Bij een incident, werken, of meer algemene overmacht, kan het binnenlands of grensoverschrijdend reizigersvervoer tijdelijk worden aangepast en / of worden verzekerd door een busdienst, met naleving van de betrokken federale en gewestelijke wetgevingen. Bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, garandeert de N.MB.S. een toereikende informatieverstrekking en tevens bijstand aan de reizigers, waarbij op dat vlak voorrang gegeven wordt aan de reizigers met beperkte mobiliteit.

Het beheerscontract gaat ook in op de samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen (V.V.M., TEC, M.I.V.B.) (art. 18), het H.S.T. aanbod op het binnenlands netwerk (art. 21) en de grensoverschrijdende bediening (bv. Maastricht, Roosendal, Lille, Achen, Luxembourg, Jeumont, Trois Vierges) (art. 31).

Ook behandelt het beheerscontract uitgebreid het tariefbeleid van de spoorwegen (art. 33 e.v.) en de kwaliteit van de dienstverlening (art. 40 e.v.). Dit tariefbeleid slaat haaks op een vrije

markt mechanisme en er dient opgemerkt te worden dat er geen externe onafhankelijke controle bestaat op de kwaliteitsverlening door de spoorwegen.

4.2.3. Behoeften Natie

Artikel 32 van het beheerscontract tussen de Staat en de N.M.B.S. NV gaat in op de taken van openbare dienst ten aanzien van de nationale behoeften.

“Art. 32. De N.M.B.S neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het bewaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, de FOD Binnenlandse Zaken, via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC) en het Ministerie van Defensie, via de Staf van het Leger:

- *de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;*
- *het sociaal-economisch potentieel van het land;*
- *de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;*
- *de integriteit van het nationale grondgebied.*

De N.M.B.S. voert deze opdracht uit, zowel in vreedstijd als in oorlogstijd, in het kader van: de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 19 juni 1990 dat het opstellen regelt van de nood- en interventieplannen, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en –situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, de Vlaamse en Waalse Gewesten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheersen van gevaren verbonden aan ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen; de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek draagt de N.M.B.S. bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:

- *de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;*

- *het ter beschikking stellen van informatie betreffende het referentienetwerk (o.a. GIS-systeem);*
- *de identificatie van de kritieke, vitale en gevoelige punten (CRIVISEN);*
- *het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;*
- *het bestaan van een Defensiebureau dat belast is met de relaties en studies die verband houden met de behoeften van de Natie en de NAVO.*

De N.M.B.S. stelt bijgevolg met de N.M.B.S. Holding en Infrabel een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt; daarin worden de vertegenwoordigingen gepreciseerd en de respectieve prestaties die onder hun bevoegdheid vallen. Ze betrekken het Directoraat-generaal Vervoer te Land bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van het DGVL.”

4.3. De kostprijs

In de federale begroting is het de F.O.D. mobiliteit / vervoer (nr. 33) dat uitgaven bevat voor het openbaar vervoer⁷¹.

4.3.1. De studies

In programma 40/1 (33.40.1) komen we twee soorten uitgaven tegen, namelijk:

- de studies en acties inzake mobiliteit en vervoer,
- de toelagen inzake mobiliteit en vervoer.

De eerste soort (studies) uitgaven (B.A. = basisallocatie, 33.40.10.1201) heeft betrekking op de volgende sommen:

⁷¹ Al deze kredieten zijn opgedeeld volgens het stelsel van de programmabegroting en daardoor in tien cijfers:

- departement (twee cijfers, in casu: 33)
- organisatie / afdeling (twee cijfers)
- programma (een cijfer)
- activiteit (een cijfer)
- basisallocatie (dit is de economische hergroepering)

- 2004⁷²: € 905.000
- 2005⁷³: € 403.000
- 2006⁷⁴: € 409.000

Deze B.A. moet de Minister toelaten om diverse studies te realiseren of acties te ondernemen op het vlak van de mobiliteit. Ook wordt dit bedrag gebruikt om beslissingen van de Regering uit te voeren betreffende de materies aangaande de F.O.D. mobiliteit / vervoer.

De toelagen (B.A. = 33.40.10.3101) moet de Minister toelaten om diverse projecten inzake mobiliteit en vervoer te ondersteunen.

In de verantwoording van deze allocatie staat⁷⁵:

“de aanwending van deze kredieten is vooral afhankelijk van de ingediende voorstellen en de politieke toestand van het moment...”.

In feite gaat het om sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid en over projecten betreffende duurzame mobiliteit:

- 2004: € 107.000
- 2005: € 304.000
- 2006: € 304.000

De “Algemene Uitgaven Begroting” van de federale overheid bevat diverse kredietlijnen met betrekking tot de spoorwegen.

4.3.2. Exploitatie spoorwegnet

De diverse uitgaven inzake de exploitatie van het spoorwegnet zijn verdeeld over meerdere basisallocaties.

⁷² 2004 zijn de geraliseerde bedragen van heel dit deel.

⁷³ 2005 zijn de geraliseerde bedragen van heel dit deel.

⁷⁴ 2006 zijn de geraliseerde bedragen van heel dit deel.

⁷⁵ Parl. St. Kamer, doc. Nr. 2044/006, 9 november 2005, blz. 1801.

a. Lasten uit het verleden

Deze kredietlijn dekte de deelname van de staat in de lasten van leningen alsook alternatieve financiering van de ex-N.M.B.S. In concreto ging het hier om het feit dat op 31 december 2004 schulden van de ex-N.M.B.S. werden overgedragen naar het F.S.I. (Fonds Spoorweg Infrastructuur) voor een waarde van 7,4 miljard euro.

Ingevolge deze overdracht is de Staat vanaf 1 januari 2005 ontslaan van elke verplichting jegens de N.M.B.S. holding, die de ex-NMBS opvolgt, wat betreft deze lasten van leningen.

2004:	€ 13.793.000
2005:	€ 3.653.000
2006:	€ 0

b. Binnenlandse openbare dienst

Ingevolge de bepalingen van het beheerscontract dient de federale begroting te voorzien in de bijdrage tot dekking van de taak van openbare dienst inzake het binnenlands reizigersvervoer.

2004:	€ 259.762.000
2005:	€ 674.653.000
2006:	€ 590.473.000

In feite gaat het hier om de staatsbijdrage in het exploitatieverlies van het binnenlands reizigersverkeer.

c. Infrastructuur

De staatsbijdragen tot dekking van de netto onderhoudskosten in het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur zijn ook een van de grootste uitgavenposten in de rijksbegroting.

2004:	€ 471.950.000
2005:	€ 686.319.000

2006: € 699.483.000

d. Bevordering openbaar vervoer

Hier gaat het om de financiering van maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer. In concreto gaat het om de kosten van de maatregelen die het gratis woon-werkverkeer per trein beogen.

2004: € 0

2005: € 33.066.000

2006: € 24.500.000⁷⁶

e. Diversen

In de begroting mobiliteit / vervoer zijn er nog enige kleinere begrotingsposten terug te vinden met betrekking tot de spoorwegen. Voorbeelden hiervan zijn de volgende begrotingsposten:

(I) de technische steundienst voor spoorvervoer die bemand wordt door spoorwegpersoneel doch onder het gezag staat van de F.O.D. mobiliteit. Het gaat hier om de terugbetaling van de kosten van dit personeel van de F.O.D. aan de N.M.B.S holding.

2004: € 1.901.000

2005: € 1.820.000

2006: € 746.000

(II) de bijdrage van de staat aan de N.M.B.S. tot dekking van de kosten gerelateerd met de uitvoering van de taken van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met de H.S.T.⁷⁷

⁷⁶ Die vermindering is het gevolg van het feit dat een deel van deze maatregelen worden gefinancierd in het kader van de uitoefening van de taken van openbare dienst (in casu punt B).

⁷⁷ De artikels 21 en 77 van het beheerscontract N.M.B.S. stipuleren dat de staat moet bijdragen in het H.S.T. aanbod in het binnenland: Luik, Namen, Charleroi, Bergen, Brussel Zuid, Gent, Brugge, Oostende en Antwerpen / Berchem.

2004:	0
2005:	0
2006:	€ 7.132.000

(III) de staat heeft de opdracht van veiligheid en bewaking op het spoorweggebied toevertrouwd aan de Holding. De bijdragen vanwege de staat zijn nieuw vanaf 2006.

2004:	0
2005:	0
2006:	€ 4.893.000

(IV) in de algemene uitgavenbegroting van het Rijk zijn er ook nog enige kleinere uitgaven voorzien ten aanzien van de exploitatie⁷⁸. In concreto gaat het om bijzondere opdrachten voor de N.M.B.S. holding (500.000 euro), de bijdrage voor het raadgevend comité voor gebruikers (51.000 euro) en het aandeel van België in de uitgaven van het centraal bureau voor het internationaal vervoer per spoor te Bern.

4.3.3. Investeringskosten spoorwegnet

De federale begroting draagt ook bij in de investeringskosten van drie bedrijven en dit conform het meerjareninvesteringsplan 2004 – 2007. In concreto gaat het om de volgende investeringen:

- N.M.B.S. holding = stations, parkings en toegangswegen,
- Infrabel = net, perrons, toegang tot de perrons,
- N.M.B.S. = aankoop of modernisering van rollend materieel, werkplaatsen, etc.

Naast deze staatsbijdragen beschikken de spoorwegbedrijven ook nog over drie andere financieringsbronnen in het kader van de investeringen, namelijk:

- de eigen fondsen,
- het ex-GEN fonds⁷⁹,

⁷⁸ Hier worden enkel de cijfers in de begroting 2006 vermeld. Het bedrag van 500.000 euro is volledig nieuw in de algemene uitgaven.

⁷⁹ Op 1 augustus 2005 werd het G.E.N. (Gewestelijk Expres Net) fonds opgedoekt en het bedrag werd

- het H.S.T.-fin en de deelname van Nederland in de aanleg van de noordelijke H.S.T. lijn.

De bedragen in het kader van de investeringen zijn als volgt:

2005: € 814.975.000

2006: € 982.056.000

4.3.4. De pensioenen

Het totale bedrag dat in 2006 moet worden gecompenseerd, wordt op jaarbasis geraamd op 543.363.000 euro, nl. 542.581.000 euro voor de compensatie van de pensioenlasten en 782.000 euro voor de arbeidsongevallen. Rekening houdend met de overdracht van de betaling van de vier laatste maandelijkse schijven van een jaar naar het volgende begrotingsjaar, wordt het krediet voor 2006 op 529.798.000 euro geschat. Ingevolge het begrotingsconclaf wordt dit bedrag met 14 miljoen euro vermeerderd.

De op deze basisallocatie ingeschreven bedragen, laten in de eerste plaats toe compensaties aan de NMBS toe te kennen, krachtens verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen. De compensaties hebben betrekking op de uitgaven voor de rust- en overlevingspensioenen van het NMBS-personeel (pensioenen van de openbare sector) die de vennootschap zelf betaalt en die de staat moet terugbetalen. Van deze compensaties worden de werkgeversbijdragen (7,5 % van de loonmassa) afgetrokken, die de vennootschap had moeten storten, mocht zij onderworpen zijn aan de pensioenregeling van de privé-sector.

Een tweede categorie van lastennormalisatie, ingevolge bovengenoemde verordening, wordt ook door dezelfde basisallocatie gedekt. Het betreft een bijdrage voor arbeidsongevallen, die betrekking heeft op andere personeelskosten ten laste van de NMBS die ervan vrijgesteld zou zijn, mocht zij onderworpen zijn aan de algemene regeling van toepassing op commerciële bedrijven.

overgemaakt aan de holding. Het ging om 370.419.000 euro. Op zijn beurt moet de holding dit bedrag verdelen over haarzelf, de N.M.B.S. en Infrabel.

In concreto gaat het om de volgende bedragen:

2004:	€ 513.384.000
2005:	€ 526.680.000
2006:	€ 543.798.000

Tenslotte moet er ook nog melding worden gemaakt van een kredietlijn voor de bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (30.000.000 euro in 2006 en 15.000.000 euro in 2005).

4.3.4. De afrekening

Als men al de voorgaande bedragen samenbrengt dan geeft dit de hiernavolgende totale kostprijs van de spoorwegen en hun beleid voor de algemene uitgavenbegroting van de federale staat.

2004:	€ 1.631.821.000
2005:	€ 2.756.247.000
2006:	€ 2.883.660.000

De toename van de begrotingsgelden naar de spoorwegen is in de periode 2004 – 2006 gestegen met 176 %.

Ondanks alle staatssteun is de operationele cashflow maar 43,2 miljoen euro in (in 2004: 119,2 miljoen euro). Het eindresultaat van de geconsolideerde rekeningen is ook negatief met – 116,7 miljoen euro (2005). De totale schuld bedroeg eind 2005 voor de N.M.B.S. groep 2.539 miljoen euro.

Eind 2004 beliep de schuld van de oude N.M.B.S. zowat 10 miljard euro. Op 1 januari 2005 werd de “historische schuld” (in casu: 7,4 miljard euro) ondergebracht bij het “Fonds voor Spoorweg Infrastructuur” (F.S.I.). Dit orgaan staat los van de spoorwegen. Dit fonds werd eigenaar van een groot gedeelte van het spoorwegnet (bruggen, sporen, tunnels, seininrichtingen, etc.) met een tegenwaarde van 7,4 miljard euro. Dit F.S.I. ontvangt van Infrabel een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur (300 miljoen euro in 2005).

5. De taksen en de retributies op het verkeer

De diverse bestuursniveaus in dit land financieren hun begroting door belastingen en retributies te leggen op het autoverkeer. In concreto gaat het om de gemeenten/steden, de gewesten en de federale overheid.

5.1. De lokale overheden.

De gemeenten /steden verdienen langs twee kanten van de auto. Inderdaad, er is het feit van de retributies voor het gebruik van gemeentelijke parkeerplaatsen wat rechtstreeks in de stadskas komt of geïnd wordt door een autonoom gemeentelijk bedrijf. Zeker in winkeldrukke steden is dit een voornamelijk bron van ontvangsten en de hoogte van deze retributie is zeker niet afgenomen de laatste jaren.

Eigenaardig genoeg beginnen de plaatselijke besturen de auto's nu te weren uit de steden, wat leidt tot een minder ontvangst, en gaan sommige besturen zelfs bijdragen in het gratis openbaar vervoer. Secundo, zijn er 'opdecimen' op de verkeersbelasting. Deze tien procent belasting op de jaarlijkse verkeersbelasting is bestemd voor de gemeenten. Volgens de rijksmiddelenbegroting 2006 gaat het om een bedrag(geraamd) van 127.224.500euro.

5.2. De Gewesten

Artikel drie van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 stelt dat o.a. de volgende drie belastingen tot de bevoegdheid van de drie gewesten behoren. In concreto gaat het om de volgende drie belastingen:

- het eurovignet,
- de belasting op de inverkeerstelling,
- de verkeersbelasting.

Vanaf 2002 zijn de gewesten reeds bevoegd voor deze belastingen, met name:

- de heffingsgrondslag: dit is de basis waarop de belasting wordt geheven,

- de aanslagvoet: dit is de hoogte van de belasting in procenten van de heffingsgrondslag,
- de vrijstellingen: dit zijn de omstandigheden die als uitzondering op de algemene regel aanleiding geven tot vrijstelling van belasting;
- de inning: de incassering van deze belasting.

Niettemin stelt artikel vier van de bedoelde bijzondere financieringswet de volgende bepalingen vast voor deze drie belastingen.

Ten aanzien van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling zijn de gewesten bevoegd om de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen te regelen. Doch als het voorgaande betrekking heeft op een N.V., een autonoom overheidsbedrijf (wet 21 maart 1991) of een VZW met leasingactiviteiten dan zijn de bedoelde bevoegdheden afhankelijk van een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten.

Met betrekking tot het eurovignet stelt de bijzondere financieringswet van 1989 dat de gewesten bevoegd zijn voor de drie aangehaalde punten. Maar voor de voertuigen die in het buitenland ingeschreven zijn, is deze bevoegdheid afhankelijk van een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten. Tot heden wordt de inning nog steeds uitgevoerd door de FOD financiën.

In de rijksmiddelenbegroting 2006 zijn de volgende bedragen geraamd voor deze drie belastingen.(in duizenden euro's):

Verkeersbelasting

Vlaanderen: 812.183 (63,8%)

Wallonië: 348.674 (27,4%)

Brussel: 111.388 (8,8%)

Totaal: 1.272.245

Belasting op de inverkeerstelling

Vlaanderen: 188.732 (61,9%)

Wallonië: 73.185 (24,0%)

Brussel: 42.772 (14,1%)

Totaal: 304.689

Eurovignet

Vlaanderen: 79.199 (59,0%)

Wallonië: 49.649 (37,0%)

Brussel: 5.410 (4,0%)

Totaal: 134.258

5.3. De federale overheid.

5.3.1. Accijnzen

Het gebruik van de auto is ook een goede zaak voor de federale schatkist. Inderdaad, de aankoop alsook de verkoop van auto's levert de staat BTW op. Maar er zijn nog andere belangrijke ontvangsten in de rijksmiddelenbegroting gerelateerd met het gebruik van motorvoertuigen. Zo vinden we in het stuk aangaande " douane en accijnzen" binnen de rijksmiddelenbegroting twee belangrijke ontvangstenartikels, namelijk:

i) onder g) de energieproducten en electriciteit

Hieronder catalogeert men o.a.de accijnzen en de bijzondere accijnzen op de volgende producten:

- Lichte oliën;
- Halfzware oliën;
- Gasolie;
- LPG en methaan.

In 2005 is die opbrengst sterk toegenomen als gevolg van de hogere prijs op de wereldmarkt van olie- en gasproducten. En hoe hoger de prijs aan de pomp, hoe beter voor de schatkist. Na uitzuivering van dit begrotingsartikel bekomt men de volgende bedragen als ontvangsten voor de vier hierboven vermelde energieproducten:

- accijnzen: 2.078.625.574,29 euro
- bijzondere accijnzen: 1.694.994.650,69 euro

Dit komt neer op een totaal van 3.773.620.224,98 euro.

ii) onder m) bijdrage op energie

Hieronder zijn de bijdragen op energieproducten gezet (wet van 22 oktober 1997) en dit kan men beschouwen als een derde soort accijns. In concreto zijn de opbrengsten ten aanzien van de motorbrandstoffen hier van belang. De desbetreffende opbrengst voor 2005 is als volgt:

- bijdragen : 111.052.711,08 euro

5.3.2. Boeten

Naast deze accijnzen in de rijksmiddelenbegroting vinden we onder de noemer "BTW, domeinen en registratie" ook de op opbrengsten terug van de " de boeten van veroordelingen in allerhande zaken ". Hieronder vallen de verkeersboetes: flitspalen, te snel rijden etc. Interessant is hier de spectaculaire evolutie van dit artikel in de rijksmiddelenbegroting. Dit wensen we te illustreren aan de hand van de evolutie van de opbrengsten over de laatste jaren heen:

- 1999: 162.742.099 euro
- 2002: 194.105.000 euro
- 2003: 239.721.393 euro
- 2004: 264.922.609 euro
- 2005: 278.891.671 euro (raming)
- 2006: 305.052.265 euro (raming)

De verkeersboetes zijn in dit begrotingsartikel prioritair aanwezig en de toelichting op de rijksmiddelenbegroting maakt daar ook geen geheim van. Voor 1999 en 2000 zegt men hier:

"Het optrekken van de verkeersboetes van 750 tot 1000 BEF alsook een reeks verhogingen van de onmiddellijke inningen hebben niets verholpen aan de lagere opbrengst".

Verder zegt de toelichting voor 2002: *"Ook voor 2002 is de positieve trend verder gezet wat is uitgemond .."*. Blijkbaar vindt de federale overheid een stijging van de verkeersboetes een positieve trend. Verder zegt men over 2003: *"Met de felle toename van de tarieven van de verkeersboeten is de ontvangst in 2003 spectaculair toegenomen . Dit effect zal trouwens ook nog uitdeinen in de komende jaren.."*. Trouwens, van de hierboven vermelde bedragen wordt een deel toegewezen aan de werking van de politiezones. In 2004 en 2005 gaat het om 21 miljoen euro en voor 2006 gaat het om 65,7 miljoen euro. Over deze problematiek van de verkeersboetes zijn er wel diverse ernstige bemerkingen te maken:

- De hoogte van deze boetes zijn niet echt in relatie te brengen met een sociaal beleid. Inderdaad, voor vele mensen zijn deze boetes de waarde van maandlonen;
- De federale overheid int enorme bedragen ter financiering van de federale begroting op basis van boetes die worden gepleegd op het grondgebied van een ander bestuursniveau (in casu gewest en gemeentewegen);
- In feite zijn deze verkeersboetes het onrechtmatig gebruik maken van een zogenaamde verkeerspolitiek;
- Tevens dienen die boetes nu ook al voor de financiering van de politiezones,
- Bovendien worden die opbrengsten niet gebruikt voor een veiliger verkeer op de wegen. Want de bevoegde overheid voor de wegen - de gewesten en ten dele ook de gemeenten – krijgen niets van deze gelden;
- Men kan zich de vraag stellen of de federale overheid er geen belang bij heeft dat de huidige onduidelijke verkeerssituatie blijft bestaan want dat is een garantie voor deze enorme opbrengst.

5.3.3. BTW

Naast de reeds vermelde opbrengsten door de schatkist en de gewestelijke overheden van het autogebruik zijn er diverse andere financieringsbronnen. Vooreerst de BTW op brandstoffen, de verkoop van wagens , het onderhoud etc.. brengt de federale schatkist BTW op , in casu:

5,3 miljard euro in 2005. Daarnaast bestaan er ook nog diverse ontvangsten voor de overheden dankzij het gebruik van een auto/vrachtwagen, namelijk:

1. Taksen op de verzekeringspremies: 153 miljoen euro in 2005 ;
2. Verplichte bijdrage op verzekeringspremies 295 miljoen euro in 2005;
3. Auto radio taks (enkel Waals gewest) 23 miljoen euro in 2005;
4. Technische keuring: 13 miljoen euro in 2005 en
5. Rijbewijzen: 6 miljoen euro in 2005.

Hierbij dienen nog een aantal kleinere taksen te komen (bv. solidariteitsbijdrage bedrijfswagens) te komen. In concreto is de volledige opbrengst van het gezamenlijk hierboven pakket goed voor 5.8 miljard euro. In totaal is de opbrengst van alle bedragen (namelijk uit 5.1.; 5.2. en 5.3.) voor 2005 te ramen op 11.9 miljard euro ten voordele van de diverse overheidsbegrotingen).

6. Conclusie

In dit deel van deze studie is er ingegaan op de kostprijs van de regionale vervoermaatschappijen (in casu: de lijn en de MIVB) en de federale spoorwegactoren (holding, nmbs, infrabel) voor de overheidsbegrotingen. Bovendien is er ook ingegaan op de werking van de techniek van de beheerscontracten. Tenslotte is er stil gestaan bij de opbrengst van de auto/vrachtwagen etc. voor de publieke begrotingen.

De managementtechniek van de beheerscontracten/overeenkomsten tussen de regeringen en de publieke vervoermaatschappijen bepalen zowat alles aangaande het beleid van deze ondernemingen. Zo stellen we vast dat deze maatschappijen volledig gepolitiseerd zijn en een zeer geringe mate van autonomie bezitten. In feite zijn de onderhandelingen en de besprekingen aangaande een beheerscontract/overeenkomst een gesprek tussen de regering en dezelfde regering. Het valt op dat deze maatschappijen, via deze beheerstechnieken, de bron zijn van een politiek beleid dat geen enkele commerciële en/of economische basis heeft. Ook dient men vast te stellen dat er op deze techniek geen controle bestaat vanwege de verkozenen des volks. In feite wordt het desbetreffend beleid en de financiering ervan ver weg gehouden van de bevoegde parlementen. Daarbij is er geen onafhankelijke controle op deze

maatschappijen, met andere woorden, een echt onafhankelijke regulator is onbestaande. Bovendien is de enorme stroom van belastingsgeld van de begroting naar deze maatschappijen een vorm van vervalsing van de mededinging op een geliberaliseerde markt.

Ten aanzien van Brusselse publieke vervoermaatschappij (MIVB) dienen we te onderlijnen dat deze onderneming erg veel geld kost aan de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo is de verhouding tussen de eigen inkomsten en de verkregen dotaties iets meer dan een op drie. Ook is er het opvallend feit van de schulden van deze maatschappij.

Langs de zijde van het Vlaamse gewest is er de laatste jaren een enorme toename geweest van de dotaties ten voordele van de VVM. Die toename ligt zowaar op het dubbele niveau van de begrotingskredieten in het kader van de openbare werken. In deze laatste bedoelde uitgaven zijn er dan ook nog vele uitgaven die eerder dienen bestemd te worden als auto onvriendelijk (afsluiten straten, belemmeringen op de weg etc...). In feite is er over de laatste twintig jaar heen met moeite geïnvesteerd in nieuwe autostrades of expreswegen. We zien dan ook vandaag dat economische toplocaties als de luchthaven Zaventem, de haven Antwerpen en de haven Brugge problemen kennen in het kader van hun ontsluiting. Dit kunnen we illustreren aan de hand van de volgende feiten:

- de N-49 expresweg tussen Antwerpen en Zeebrugge die nog steeds niet is omgebouwd tot een autostrade;
- de ring rond Antwerpen die er nog steeds niet is,
- het bestaan van maar één enkele toegangsweg naar de luchthaven Zaventem,
- de werken aan de expresweg tussen de haven te Zeebrugge en de E-40,
- de ontsluiting van de haven te Zeebrugge via De Haan en Jabbeke die letterlijk in de weilanden is vastgereden.

In feite kunnen we deze toestand vergelijken met de sector van de telecommunicatie. Indien men de laatste 25 jaren niet meer geïnvesteerd zou hebben in nieuwe telefooncentrales dan zou vandaag de dag zowat het hele telefoonverkeer eindigen in een bezetton. Bovendien mag men niet vergeten dat investeringen in de openbare wegeninfrastructuur belangrijke voordelen kent, zoals: tewerkstelling, een verhoogde economische activiteit en een beter imago voor buitenlandse investeerders.

De Belgische werkgeversorganisatie (VBO) zeg het volgende : "Het relatief hoge niveau van subsidies en overdrachten hangt vooral samen met de relatief hoge subsidies aan maatschappijen voor openbaar vervoer (NMBS, de lijn, TEC, MIVB)" (bron: VBO, Groei en jobs: taboes overboord, strategie 2010, 2005, p.42). Uit een studie van het consultant bureau "Mac Kinsey" (bron: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19) blijkt het volgende uit een berekening over de overheidssubsidies aan de publieke vervoermaatschappijen (cijfers 2004):

Tabel 56: Publieke subsidies aan spoorwegen in eurocent per passagierskilometer

België	32
Frankrijk	24
Denemarken	23
Finland	15
Nederland	15
Verenigd Koninkrijk	4

Bron: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19

Tabel 57: Publieke subsidies aan lokaal transport (Euro per capita)

België	131
Denemarken	104
Nederland	61
Frankrijk	47
Verenigd Koninkrijk	38
Finland	0

Bron: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19

Deze " Mac kinsey " studie besluit met te stellen dat : " The Belgian Government gives more money per capita to transport companies than any other government in the peer group ".

De spoorwegen zijn nog een federale bevoegdheid en worden gekenmerkt door een niet al te doorzichtige structuur met een holding, de eigenlijke NMBS nv, infrabel en het FSI. In het oog springend is de bijzondere dure kostprijs voor de belastingbetaler om de spoorwegen

financieel in het evenwicht te houden. Naast de jaarlijkse federale bijdrage van meer dan 100 miljard BEF aan de spoorwegen vallen ook enige andere feiten op, zoals:

- Het beheerscontract legt dotaties vast tot in het jaar 2012 wat men moeilijk als democratisch kan beschouwen gezien het feit dat de toekomstige regering daarmee belast wordt;
- Veel rollend materieel van de spoorwegen wordt heel duur gehuurd van een Duitse firma via de "sale and lease back" techniek en dat houdt ook in dat de NMBS nv geen eigenaar meer is van dat materieel;
- De schulden van de spoorwegen blijven een dramatisch probleem wat een zware last vormt voor de staat;
- Er is veel onduidelijkheid over de financiering van projecten zoals de " HST " en " GEN ". Als gevolg van de resolutie van 11 mei 2000 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers is het rekenhof gevraagd een onderzoek te starten naar de goede besteding van de rijksmiddelen door de NMBS. Dit verslag werd door het rekenhof afgeleverd op 18 mei 2001 en het externe federale budgettaire controle orgaan komt o.a. tot de volgende conclusies:
 - De controle op het beheerscontract door de administratie is vrijwel onbestaande (p. 101);
 - Een zelfde vaststelling relateert zich met het investeringsprogramma door de federale overheid (p. 127).

In een vijfde hoofdstuk is er ingegaan op de opbrengst van de auto/vrachtwagen ten voordele van de overheden. Zo brengen de opdecimen aan de gemeenten, de verkeersbelastingen alsook de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet aan de gewesten meer dan 1,8 miljard euro per jaar op. Ook is deze studie ingegaan op de opbrengst van de accijnzen door het auto/vrachtwagen gebruik ten voordele van de federale schatkist. De hoge olieprijs aan de pomp is dus een goede zaak voor de overheid. Doch men dient zich wel eens de vraag te stellen of deze hoge consumentenprijs ook een goede zaak zijn voor de economie en de koopkracht. De overheid moet eens nadenken of een lagere olieprijs voor de consument en de bedrijven , door lagere accijnzen, niet meer bijdraagt aan een gezonde economie. Trouwens al deze desbetreffende accijnzen waren in 2005 goed voor bijna 4 miljard euro.

Dan zijn er nog de opbrengsten van de verkeersboetes voor de federale schatkist en indirect voor de politiezones. Het minste wat men hier kan over zeggen is dat heel deze financiering een institutioneel bizarre toestand vormt.

Als algemene conclusie kunnen we de volgende hoofdlijnen onderlijnen, namelijk:

- De overheidsgelden in het openbaar vervoer zijn de laatste jaren enorm toegenomen zonder dat er enig perspectief is op een gezonde financiële toestand van deze vervoermaatschappijen;
- Er wordt te weinig geïnvesteerd in openbare werken;
- De auto/vrachtwagen is een echte budgettaire melkkoe voor al de overheidsbegrotingen in dit land;
- Het vreemde, zeker in Vlaanderen, is het anti auto beleid van de overheid ondanks het feit dat dit vervoersmiddel veel belastingsgeld opbrengt en ook zorgt voor veel tewerkstelling (volvo, opel, ford, volkswagen etc...) en welvaart.

Als besluit dienen we te stellen dat het openbaar vervoer voor heel wat verplaatsingsbehoeften geen alternatief meer vormt voor het private autoverkeer. Trouwens, een groot deel van de attractiviteit van het openbaar vervoer is gerelateerd met de 'gratis politiek' van de laatste jaren door de diverse overheden. Daardoor is de prijs van de tickets zeer ver beneden de economische marktprijs komen te liggen.

Desalniettemin is het openbaar vervoer een factor die van belang is in drukke mobiliteitscentra's. Maar de spoorlijnen van vandaag zijn niet steeds verbonden met de nieuwe werk- en woonsites. Bijvoorbeeld het is geen evidentie om met het openbaar vervoer te gaan werken in de economische centra's rond de luchthaven Zaventem of in de Antwerpse haven.

Deel III: Eindconclusies

De eindconclusie is dat de controle op de openbare vervoermaatschappijen erg zwak oogt. Trouwens het begint reeds met de techniek van de beheerscontracten waarover men toch ernstige opmerkingen kan maken. Deze hebben we reeds besproken in deel II van deze studie.

Ongetwijfeld vormen deze beheerscontracten een enorme bron van democratisch deficit. De toename van de dotaties aan de "V.V.M." en de Brusselse "MIVB" zijn de illustratie van het verlieslatend karakter van deze ondernemingen.

Eenzelfde redenering gaat op voor de spoorwegen. Naast de enorme stroom van begrotingskredieten uit de Federale begroting voor Infrabel, NMBS nv en de holding stelt zich ook nog de kost van het derde betaler systeem. Inderdaad, anno zomer 2006 maken er zowat 110.000 mensen gebruik van een treinkaart die voor 80 procent betaald wordt door hun werkgever. Deze 'gratis' verkoop van treinkaarten is een groot succes, doch kost de overheid en het bedrijfsleven ruim 125 miljoen euro (bron: De Tijd van 11 oktober 2006, p. 1). Tegenover de gulle dotatiestroom naar de openbare vervoermaatschappijen staat de geringe aandacht in de begroting voor de sector van de openbare werken en meer in het bijzonder de bouw alsook de vernieuwing van de wegeninfrastructuur.

Aangezien de auto het prioritaire vervoermiddel vormt van de burgers en de economie steunt op het vrachtwagenverkeer is het voorgaande wel een opmerkelijk feit. Het gebruik van de auto/vrachtwagen alsook de aankoop ervan is een belangrijke bron van inkomsten voor de Belgische- en de gewestregeringen evenals voor de gemeentebegrotingen. We bedoelen hier in het bijzonder de opdecimen, de diverse gewestelijke belastingen, de accijnzen, de verkeersboeten en de parkeergelden.

Deze parkeeropbrengsten zijn moeilijk in kaart te brengen door het feit dat ze soms afkomstig zijn uit private parkings, concessies, gemeentelijke of parkeerplaatsen die beheerd worden door autonome gemeentelijke bedrijven. Hieraangaand bestaan er geen overzichtelijke cijfers. Een voorbeeld is wel de stad Antwerpen waar een belangrijk deel van de parkeerplaatsen in handen zijn van een autonoom gemeentebedrijf. In 2005 was de opbrengst van de parkeergelden daar 5,4 miljoen euro plus 2,6 miljoen euro uit de opbrengst van concessies. Dat totaal van zowat 8 miljoen euro dient als bruto opbrengst voor de financiering van heel het bedrijf.

De kosten van het woon/werk verkeer in de belastingbrieven is niet gekend omdat de code "bewezen kosten" een algemene post is. Er wordt met andere woorden geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende kosten die er bewezen kunnen worden.

Tenslotte willen we nog een overzicht geven van de totale kost van het openbaar vervoer in het jaar 2005.

1. Dotatie aan de MIVB door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 514.243.000 euro
2. Dotatie aan de V.V.M. door de Vlaamse overheid: 751.279.000 euro
3. Federale dotaties aan de spoorwegen: 2.756.247.0000 euro

Zonder de cijfers van de Waalse "TEC" te kennen is de jaarlijkse kostprijs van het Federale-, Vlaamse- en Brusselse openbaar vervoer meer dan 4 miljard euro. Bovendien moeten we ook nog eens wijzen op de schuldenlast van deze bedrijven.

Niet alleen de cijfers van de Waalse vervoermaatschappij zijn niet beschikbaar, ook zijn er van deze maatschappij geen statistieken bekend wat betreft voertuigkilometers en passagierskilometers.

Van andere vervoermaatschappijen (bv. De Lijn) is er een gebrek aan transparantie in de cijfers. Enkel via parlementaire vragen worden enkele cijfers vrijgegeven over bv. aantal 65+ reizigers. Over de samenstelling van de statistieken en het aandeel van de gratis reizigers heerst er onduidelijkheid. Een aanbeveling is om onafhankelijke regulators op federaal en regionaal vlak voor de sector van het openbaar vervoer aan te stellen. Dit is zowel op het vlak van statistieken als op het vlak van overheidsuitgaven in het openbaar vervoer van onmiskenbaar belang.

Uit de studie is ook gebleken dat corporate governance in plaats van politisering van de raden van bestuur van de openbare vervoermaatschappijen als doel gesteld moet worden.

Tegenover de uitgaven van de overheid in het openbaar vervoer staan de investeringen in de weginfrastructuur door de drie gewesten (826 miljoen euro) en de gemeenten/steden (geschat op ruim 400 miljoen euro) voor het jaar 2005. De cijfermatige verhouding tussen de overheidsdotaties aan de publieke vervoermaatschappijen en de investeringen (nieuwbouw en onderhoud) in de weginfrastructuur is er een van 4 op 1.

Op dit moment wordt het openbaar vervoer vooral aangeboden door beleidsmakers als alternatief voor het privaat personenvervoer. Toch blijven de mensen teruggrijpen naar de auto omwille van de flexibiliteit (en in sommige gevallen ook bereikbaarheid). Het openbaar vervoer is dus geen volwaardig alternatief. In deze studie wordt het belang en de rol van het openbaar vervoer in de hedendaagse samenleving zeker niet teniet gedaan. Wel worden enkele aanbevelingen geformuleerd om in de toekomst een efficiënt beleid te voeren in de uitgaven en opbrengstenpolitiek van het openbaar en privaat personenvervoer. Belangrijk is om het openbaar vervoer en het privaat personenvervoer meer op elkaar af te stemmen, door bijvoorbeeld gratis parkings te voorzien aan de stations.

Uit deze studie kan er dus geconcludeerd worden dat de cijfers niet overeenkomen met wat de auto juist inbrengt. De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel in België en meer en meer gezinnen beschikken over één (of meer) wagen(s). Belangrijke vraag die gesteld moet worden is of de basismobiliteit, die vanboven op de beleidsagenda geprogrammeerd staat, op dit moment op een duurzame manier wordt gegarandeerd.

Indien we opbrengsten en inkomsten van openbaar en privaat personenvervoer met elkaar vergelijken kunnen we opmerken dat er een probleem ontstaat met de verdeling van de middelen. Terwijl de auto het belangrijkste vervoermiddel is en blijft wordt er weinig geïnvesteerd in die automobilititeit. Wel wordt er opmerkelijk geïnvesteerd in het openbaar vervoer en het voorzien van de basismobiliteit. De vraag die dan gesteld moet worden is: hoe kan er op een efficiënte manier voorzien worden in de basismobiliteit? Een efficiënte verdeling van de middelen dringt zich op.

Het geheel of delen van deze studie mogen gebruikt worden mits voorafgaande toestemming van de opdrachtgevers.

Opdrachtgevers:

FEBIAC- Woluwedal 46 bus 6 – 1200 Brussel • Touring - Wetstraat 44 – 1000 Brussel