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

stuk **582** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 17 juni 2010 (2009-2010)

Voorstel van resolutie

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

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

verzendcode: OPE

TOELICHTING

Op 10 juni 2010 vond in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken een gedachtewisseling plaats over de evaluatie van de afgelopen beheersovereenkomst 2003-2010 van De Lijn.

De nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 staat in de steigers; ze zal het referentiepunt vormen voor het beleid van De Lijn de komende jaren. Er is inmiddels een nieuw Vlaams regeerakkoord. Er zijn budgettaire beperkingen. Het openbaar vervoer zal een belangrijke rol spelen in het opvangen van de mobiliteitsvraag in Vlaanderen.

Niet alleen daarom, maar ook tegen de achtergrond van de in de commissie gevoerde debatten over het beleid van De Lijn tijdens de vorige legislatuur en ook tegen de achtergrond van ruimere debatten over bijvoorbeeld vervoersarmoede, vrije busbanen op snelwegen enzovoort, is het van belang goed na te denken en de opties voor de komende jaren precies te bepalen.

Daartoe strekt dit voorstel van resolutie.

Algemene doelstellingen zijn: de prioriteiten bepalen vanuit de mobiliteitsvisie 2020; meer focussen op een vraaggestuurd model; de uitrol van de smartcard doen; een evaluatie van het tarievenbeleid en de prijselasticiteit organiseren; de doorstroming en betrouwbaarheid verbeteren; kostenbesparingen en kostenbeheersing, kwaliteitsverbetering, efficiëntiewinsten op onderbezette lijnen, de verdere vergroening van het openbaar vervoer, een accurate monitoring van allerlei data en een betere communicatie met de klant realiseren; een goede marketing organiseren; een maximale toegankelijkheid van stations en voertuigen nastreven en zwartrijden tegengaan.

De bijzondere aandachtspunten voor de toekomst voor De Lijn zijn: de snelle realisatie van de digitalisering van het vervoerbewijs en de boordcomputer, innovatieve systemen om de doorstroming te verbeteren en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen, het tot een minimum beperken van de 'lege kilometers', verbeterde planningsprocessen, evaluatie van bestaande en nieuwe lijnen, de vervanging van onderbezette belbussen door taxi's, een 'masterplan groen vervoer' voor De Lijn, nieuwe media in de klantencommunicatie, nauw overleg met de gemeenten bij het uitwerken van het aanbod, regelmatige evaluatie van de marketingacties.

Karin BROUWERS
Jan ROEGIERS
Jan PEUMANS
Dirk DE KORT
Bart MARTENS
Sophie DE WIT
Griet SMAERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, in het bijzonder op het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagen);

– gelet op het decreet Personenvervoer, zoals verschillende keren aangepast, en op de verschillende uitvoeringsbesluiten van het decreet;

– gelet op de 'Mobiliteitsvisie 2020' van De Lijn, en andere aanvullende regionale toekomstplannen;

– gelet op het belang van een goed beheer voor De Lijn, in het belang van alle stakeholders: de reizigers, de personeelsleden en de Vlaamse overheid;

– gelet op de 'Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer' van december 2009, uitgevoerd door PricewaterhouseCoopers en door de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) (zoals voorgesteld en besproken in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken);

– gelet op het rapport van de ombudsman;

– gelet op de resultaten van de evaluatie van de beheersovereenkomst 2003-2009;

– vraagt aan de Vlaamse Regering om bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM):

1° in de nodige acties en middelen te voorzien voor de snelle realisatie van de digitalisering van het vervoerbewijs en de boordcomputer. Die realisatie moet het mogelijk maken om te komen tot één vervoerbewijs voor alle openbaarvervoernetten, en te focussen op een vraaggestuurd model, de comodaliteit te stimuleren en de doorstroming te verbeteren;

2° vanuit een visie op comodaliteit maximaal in te zetten op afstemming met het spoorverkeer, autodelen, fietspunten en het aanbod van de andere gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen;

3° in te zetten op innovatieve systemen en de efficiëntie van het vervoerssysteem, om de doorstroming te verbeteren en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen. Op die manier kunnen ook kostenbesparingen gerealiseerd worden;

4° maatregelen te nemen die enerzijds de 'lege kilometers' van en naar de stelplaats tot een minimum beperken en anderzijds de bedoeling hebben de bezettingsgraad op te trekken;

5° te blijven streven naar een stijgend aantal reizigers en daarbij bijzondere aandacht te verlenen aan het woon-werkverkeer, waarbij ingespeeld wordt op de behoeften van bedrijven, en waarbij kan worden samengewerkt met lokale (sociale) partners;

6° rekening te houden met de budgettaire beperkingen, een kostenbeheersing te realiseren, en een pad inzake verhoging van de kostendekkingsgraad uit te tekenen zonder erbij in te boeten aan comfort en dienstverlening;

7° de modelmatige planning van de exploitatie en het moderniseren van de software, waar nodig, op te nemen in de beheersovereenkomst. Die modelmatige planning moet opgenomen worden in het jaarlijkse planningproces. Realistische rijtijden en aansluitingen moeten leiden tot betere stiptheid en grotere betrouwbaarheid;

8° te streven naar de inzet van het meest efficiënte openbaarvervoermiddel. De mogelijkheid om belbussen op onderbezette lijnen in te zetten en onderbezette belbussen te vervangen door taxi's moet onderzocht worden;

9° in extra capaciteit te voorzien op overbezette lijnen, onder meer door frequentieverhogingen, de inzet van aangepaste voertuigen, en door werk te maken van een verdere vertramming van het openbaarvervoernet;

10° een 'masterplan groen vervoer' voor het gehele net van De Lijn uit te werken en op te nemen in de beheersovereenkomst;

11° de noodzakelijke beheersgegevens (zoals beladen kilometers, onbeladen kilometers, percentage stationnement, percentage dienstactiviteiten op het voertuig, percentage dienstactiviteiten niet op het voertuig, commerciële snelheid en stiptheid) structureel in kaart te brengen en op te nemen in de beheersovereenkomst;
12° de beheersovereenkomst (onder meer de essentiële gegevens zoals prijsbeleid, reizigersgegevens, prioritering van projecten) jaarlijks te laten evalueren door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
13° in te zetten op een betere communicatie voor en met de klant waarbij ingespeeld wordt op de nieuwe media (e-mail, sms, bestaande en nieuwe passagiersinfo, real-time-info enzovoort) om de klant te informeren. Klanten wensen immers op de hoogte te zijn van zowel geplande 'storingen' (werken) als onvoorziene 'storingen' (ongevallen);
14° bij de evaluatie van de bestaande lijnen en invoering van nieuwe lijnen, de lokale overheden actief te betrekken zodat de gemeenten en steden een belangrijke rol spelen in de uitbouw naar een meer vraaggestuurd aanbod. Dat maakt het eveneens mogelijk om voldoende draagvlak te realiseren bij en binnen steden en gemeenten;
15° de nodige middelen uit te trekken voor de optimale toegankelijkheid van het openbaar vervoer zowel van de voertuigen als wat de halte-infrastructuur betreft;
16° met het oog op de structurele vermindering van de reizigersfraude, doelstellingen op te nemen om jaarlijks meer reizigers te controleren om het zwartrijden systematisch en doelgericht te verminderen;
17° de boetetarieven te differentiëren na een voorafgaande evaluatie;
18° de prioriteiten te bepalen vanuit de mobiliteitsvisie 2020 en de projecten uit te voeren afhankelijk van de vastgelegde prioriteiten;
19° na de uitrol van de smartcard een evaluatie van het tarievenbeleid en de prijselasticiteit te organiseren;
20° op regelmatige basis de marketingacties te evalueren en, waar nodig, bij te sturen.

Karin BROUWERS
Jan ROEGIERS
Jan PEUMANS
Dirk DE KORT
Bart MARTENS
Sophie DE WIT
Griet SMAERS