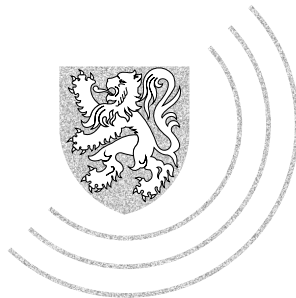


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **582** (2009-2010) – Nr. 7
ingediend op 8 juli 2010 (2009-2010)

Voorstel van resolutie

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

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

Tekst aangenomen door de plenaire vergadering

Stukken in het dossier:

- 582** (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2 en 3: Amendementen
- Nr. 4: Tekst aangenomen door de commissie
- Nr. 5: Amendement
- Nr. 6: Verslag

verzendcode: OPE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, in het bijzonder op het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagens);
- 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 met als doel ‘lege bussen’ te vermijden;
 - 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 kostendeckingsgraad 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. Waar mogelijk worden belbussen ingezet op structureel onderbezette lijnen en structureel onderbezette belbussen vervangen door taxi’s;
 - 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, per-

- centage 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 belangrijkere en meer toonaangevende 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;
- 21° te waken over kwaliteitsvolle arbeidsomstandigheden voor de chauffeurs van De Lijn en haar exploitanten;
- 22° verdere inspanningen te leveren om het veiligheidsplan te monitoren en desgevallend bij te sturen.