

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1724
van **JORIS POSCHET**
datum: 31 augustus 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Nachtlijn 620 Anderlecht-Zaventem

Dit betreft een opvolgingsvraag van schriftelijke vraag nr. 1337 van 12 juni 2015 betreffende de nachtlijn 620 Anderlecht-luchthaven Brussel-Nationaal. Ik vroeg toen voornamelijk naar de bezettingsgraad van nachtlijn 620, die belangrijk is voor de intergewestelijke mobiliteit tussen Zaventem en Brussel-Hoofdstad. De minister gaf toen cijfers van de periode januari 2010 tot en met april 2012, omdat in die periode manuele tellingen uitgevoerd werden.

In zijn antwoord op een schriftelijke vraag van collega De Ridder (nr. 189 van 21 oktober 2016) gaf de minister cijfers van november 2014. Hij gaf ook aan dat er overleg liep rond de omvorming van lijn 620 naar een collectief taxisysteem, wat een kostenbesparing met zich zou meebrengen.

1. Kan de minister een ge-update cijferoverzicht geven van de reizigersstromen op lijn 620? Graag een overzicht per maand van het aantal gebruikers van lijn 620 van de voorbije 4 jaar.
2. Wanneer wordt de volgende manuele telling van lijn 620 uitgevoerd?
3. Wat is de stand van zaken van het overleg met de Brusselse collega-minister rond de omvorming van lijn 620 naar een collectief taxisysteem?
4. Gelieve ook een stand van zaken te geven van het overleg tussen De Lijn en MIVB over lijn 620. Wanneer werd samengezeten? Wat zijn de eventuele knelpunten?
5. Wat is de huidige exploitatiekost op jaarbasis van lijn 620? Welke inkomsten staan hier tegenover? Is er zicht op de cofinancieringsmodaliteiten vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarover sprake was op het overleg van 18 november 2016?
6. Blijft de minister bij het voornemen om desnoods eenzijdig de lijn 620 om te turnen naar een collectief taxibelsysteem? Wat is de geschatte kostenbesparing van deze aanpassing?

ANTWOORD

op vraag nr. 1724 van 31 augustus 2017

van **JORIS POSCHET**

1. Een overzicht per maand is niet beschikbaar.
In november 2014 werden 90 reizigers per nacht geteld (zie ook antwoord op vraag nr. 189 van 21 oktober 2016 van Annick De Ridder).
Sindsdien werden we nog drie manuele tellingen uitgevoerd:
 - op dinsdag 4 augustus 2015: toen werden er in totaal 125 reizigers geteld over de hele nacht (of 13 ritten). 74% daarvan had een op- of afstapplaats in de luchthavenregio.
 - op 21 en 22 maart 2017: toen werd een gelijkaardig resultaat als in 2015 vastgesteld met gemiddeld 128 reizigers per nacht. 59% daarvan had een op- of afstapplaats in de luchthavenregio.Daarbij moet er op worden gewezen dat er een wisselend aantal reizigers is, afhankelijk van de dag en van de activiteitsgraad op de luchthaven.
2. Gezien de recente evolutie (zie verder bij antwoord op vraag 3) zullen voorlopig geen manuele tellingen meer worden uitgevoerd. Het is immers de bedoeling dat er zal worden overgestapt op een collectief vervoer voor de werknemers van de luchthavenregio.
Eens dit in voege is, zal worden gewerkt met reservaties. Exacte gebruikersaantallen zullen dan gekend zijn.
3. Met het kabinet van de Brusselse minister van mobiliteit bevinden we ons in een vergevorderd stadium van onderhandeling om over te stappen op collectief vervoer van de werknemers van de luchthavenregio.
Dit dossier wordt momenteel voorbereid om op de agenda van de Brusselse regering te komen. Bedoeling is om daarna het bestek uit te sturen, als gezamenlijke aanbesteding door De Lijn en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Streefdoel is om - in geval van gunstige offertes - het systeem op 1 januari 2018 in voege te laten treden.
4. Op een vergadering met de MIVB en het kabinet van de Brusselse minister van mobiliteit is er beslist dat de MIVB geen partij wordt in dit project.
We zullen dit project uitsluitend samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opzetten (Zie verder in antwoord 3 hierboven).
5. De exploitatiekosten op jaarbasis bedragen 409.000 euro. Op deze lijn zit een groot deel abonnementsreizigers (ongeveer 80%), die daarnaast meestal ook nog van een andere lijn gebruik maken (voor heen- of terugrit). Daarom zijn inkomsten niet eenduidig toe te wijzen.
6. Het ziet er sterk naar uit dat we samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dit project positief zullen kunnen opstarten.
Uitgangspunt is dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de helft betaalt van de exploitatiekosten. De meerderheid van de werknemers is immers afkomstig uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Hierdoor, en door de gewijzigde exploitatievorm, kan worden uitgegaan van een kostenbesparing voor De Lijn van ongeveer 200.000 euro per jaar.