

# V L A A M S   P A R L E M E N T



stuk      **413** (2009-2010) – Nr. 1  
ingediend op    3 maart 2010 (2009-2010)

## Voorstel van resolutie

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

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

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de forse investeringen van de Vlaamse overheid in het regionale en stedelijke openbaar vervoer gedurende de voorbije tien jaar, in het bijzonder via aanbodverhogingen in het kader van het decreet Basismobiliteit en via sterk verlaagde of gratis tarieven, terwijl het aandeel van het openbaar vervoer in het Vlaamse verplaatsingsgedrag met amper 1,3% toegenomen is tot 11,5%;
- 2° het verslag van het Rekenhof van januari 2009 (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 37/1*) over de evaluatie van de kostprijs en effectiviteit van de basismobiliteit bij De Lijn, volgens hetwelk “het interne evaluatieverslag onvoldoende bewijskrachtige of relevante informatie biedt om de efficiëntie en de effectiviteit van de basismobiliteit volwaardig te beoordelen”;
- 3° de opdracht medio 2009 van de Vlaamse Regering aan een extern studiebureau om het beleid inzake openbaar vervoer in Vlaanderen te vergelijken met het beleid in andere, vergelijkbare Europese regio’s, met als doel om na te gaan of de strategische doelstellingen uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen op de meest efficiënte wijze gerealiseerd worden, alsook om aanbevelingen te doen over hoe het openbaar vervoer kan worden verbeterd in Vlaanderen;
- 4° de conclusies van de studieopdracht ‘internationale benchmarkstudie openbaar vervoer’ van december 2009, uitgevoerd door PricewaterhouseCoopers (PwC) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), waaruit blijkt dat:
  - a) Vlaanderen gekenmerkt wordt door een zeer lage kostendekkingsgraad (16%), terwijl Zuid-Nederland (33%), Nordrhein-Westfalen (63%) en Schotland (110%) opmerkelijk beter presteren;
  - b) in Vlaanderen iedere sturing op de kostendekkingsgraad ontbreekt, maar dat er louter sturing is op aanbod en prijszetting, terwijl de andere regio’s juist de omgekeerde strategie hanteren;
  - c) de lage kostendekkingsgraad bij De Lijn vooral te wijten is aan het aanbieden van goedkope netabonnements met een groot bereik (gehele net) en een langlopend karakter (een jaar);
  - d) de impact van het actieve prijsbeleid op de kostendekkingsgraad en de daaruit voortvloeiende financieringsbehoefte niet duidelijk in kaart werd gebracht;
  - e) de theoretische reisfrequentie van abonnementshouders vrij hoog ingeschat wordt door De Lijn, waardoor het aantal gerapporteerde ritten van abonnementshouders mogelijk overschat wordt;
  - f) de Vlaming – zelfs indien men rekening houdt met de hoge ritfrequenties die worden toegepast voor de abonnementshouders – aanmerkelijk minder dan de inwoners van de overige benchmarkregio’s gebruikmaakt van het openbaar vervoer, ondanks het huidige systeem van relatief goedkope netabonnements;
  - g) De Lijn zelf zorgt voor het uitvoeren en het monitoren van de bezettingsgraad en het aantal reizigers, wat geleid heeft tot veel wantrouwen en discussies over de gerapporteerde resultaten;
  - h) er weinig bekend is over de prijselasticiteit van de vraag en de manier waarop de prijszetting van verschillende vervoersbewijzen het aankoopgedrag en verplaatsingsgedrag van de reiziger beïnvloedt;
- 5° de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 217/1*), volgens dewelke “met de aanbevelingen van de benchmarkstudie van het openbaar vervoer rekening zal gehouden worden bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn”;

- vraagt aan de Vlaamse Regering om bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM):
  - 1° de nodige middelen uit te trekken voor de invoering van de ‘smartcard’ op korte termijn die het mogelijk maakt om de bezettingsgraad van iedere bus/tram per lijn en per tijdstip te meten en te evalueren, met als doel het aanbod beter af te stemmen op de vraag naar openbaar vervoer;
  - 2° aan VVM – De Lijn doelstellingen op te leggen om een bepaalde kostendekkingsgraad voor de geleverde vervoersprestaties te realiseren, afhankelijk van de bezettingsgraad van de dienst;
  - 3° de huidige criteria voor de evaluatie van de bezettingsgraad van vaste lijnen ambitieuzer te maken en te differentiëren naargelang het tijdstip, met als doel om voor ‘projecten basismobiliteit’ en andere vaste lijnen met een te lage bezettingsgraad over te kunnen schakelen op efficiëntere vervoermiddelen, zoals de belbus of taxi’s;
  - 4° het tarievenbeleid grondig te evalueren en desgewenst bij te sturen, waarbij rekening gehouden wordt met de impact van de prijs op het verplaatsingsgedrag en op het gebruik van het openbaar vervoer per type vervoerbewijs, met als doel een ‘modal shift’ te realiseren in de richting van meer gebruik van het openbaar vervoer;
  - 5° er bij De Lijn op aan te dringen om het comfort te verhogen door de wachttijden bij aansluitingen tot een minimum te herleiden. Zo moeten de dienstregelingen van de verschillende lijnen herzien worden zodat er een betere aansluiting is;
  - 6° een actieplan uit te werken voor duurzamer openbaar vervoer (stiller en zuiniger openbaar vervoer en bovendien openbaar vervoer met minder uitstoot);
  - 7° de essentiële monitoringtaken (bezettingsgraad, afstemmen van het aanbod op de vraag, impact prijsbeleid op kostendekkingsgraad, aantal reizigers) en de ex-ante- en ex-postcontroles op geregelde tijdstippen exclusief toe te kennen aan de overheid.

Annick DE RIDDER

Sas VAN ROUVEROIJ

Marino KEULEN

Jean-Jacques DE GUCHT

Gwenny DE VROE

Mercedes VAN VOLCEM

Sven GATZ