



Vlaams  
Parlement

stuk **1635** (2011-2012) – Nr. 1  
ingediend op 25 mei 2012 (2011-2012)

## Gedachtewisseling

over de concrete besparingen bij De Lijn

### **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door de heer Jan Roegiers

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;  
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;  
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;  
de heer Peter Reekmans;  
de heer Dirk Peeters.

*Plaatsvervangers:*

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;  
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;  
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;  
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;  
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;  
de heer Lode Vereeck;  
de heer Luckas Van Der Taelen.

## INHOUD

|      |                                                                                               |    |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.   | Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken ..... | 5  |
| II.  | Uiteenzetting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de VVM De Lijn .....       | 6  |
| 1.   | Begroting en Actieplan 2012.....                                                              | 6  |
| 1.1. | De financiële context .....                                                                   | 6  |
| 1.2. | Principes van het Actieplan 2012 .....                                                        | 6  |
| 1.3. | Inkomsten verhogen.....                                                                       | 6  |
| 1.4. | Kosten verminderen.....                                                                       | 6  |
| 1.5. | Aanbod beter afstemmen op de vraag.....                                                       | 7  |
| 2.   | Evaluatiemodel.....                                                                           | 7  |
| 3.   | Onderzoek concrete maatregelen .....                                                          | 8  |
| 4.   | Informatie aan de lokale overheden.....                                                       | 8  |
| 5.   | Concrete maatregelen in het aanbod.....                                                       | 8  |
| 5.1. | Het overstapmodel.....                                                                        | 8  |
| 5.2. | Beperken amplitude .....                                                                      | 9  |
| 5.3. | Belbussen .....                                                                               | 9  |
| 5.4. | Frequentie verlagen.....                                                                      | 9  |
| 5.5. | Aanpassingen nachtnet Gent .....                                                              | 9  |
| 6.   | Concrete acties – kader voor aanbod.....                                                      | 10 |
| 6.1. | Samenwerking partners .....                                                                   | 10 |
| 7.   | Communicatie wijzigingen aanbod.....                                                          | 10 |
| 8.   | Nazorg .....                                                                                  | 11 |
| 8.1. | Evaluatie basismobiliteit .....                                                               | 11 |
| 8.2. | Gebiedsevaluaties.....                                                                        | 11 |
| III. | Bespreking .....                                                                              | 11 |
| 1.   | Vragen van de leden.....                                                                      | 11 |
| 2.   | Antwoorden .....                                                                              | 16 |
| 2.1. | Het tekort .....                                                                              | 16 |
| 2.2. | Basismobiliteit .....                                                                         | 16 |
| 2.3. | Communicatie.....                                                                             | 17 |
| 2.4. | Besparingen .....                                                                             | 17 |
| 2.5. | Personeel.....                                                                                | 17 |
| 2.6. | Investerings.....                                                                             | 18 |
| 2.7. | Wervingsstop .....                                                                            | 18 |
| 2.8. | Snelbussen .....                                                                              | 18 |

---

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.9. Doorstroming .....                                                                     | 18 |
| 2.10. Overheadkosten .....                                                                  | 18 |
| 2.11. Gebiedsevaluaties.....                                                                | 18 |
| 3. Beleidsmatige antwoorden van de minister .....                                           | 19 |
| 3.1. Visie openbaar vervoer.....                                                            | 19 |
| 3.2. Doorstroming .....                                                                     | 19 |
| 3.3. Communicatie.....                                                                      | 19 |
| 3.4. Motivatie .....                                                                        | 20 |
| 3.5. Vertramming.....                                                                       | 20 |
| 3.6. Evaluatie.....                                                                         | 20 |
| 3.7. Besparingen .....                                                                      | 20 |
| 3.8. Spoorwegen .....                                                                       | 20 |
| 4. Aanvullende vragen en antwoorden.....                                                    | 20 |
| Gebruikte afkortingen .....                                                                 | 23 |
| Bijlage: De presentatie van de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal<br>van De Lijn..... | 25 |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 26 april 2012 van gedachten over de concrete besparingen bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in het kader van haar Actieplan 2012, met de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal en de heer Johan Bullinck, directeur Exploitatie van De Lijn. Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken gaf een inleiding.

De presentatie van de heer Kesteloot, met talrijke opsommingen, grafieken en voorbeelden is opgenomen als bijlage.

## **I. INLEIDING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**

Voorafgaand maakt mevrouw *Marleen Van den Eynde* gewag van het niet echt beantwoorden van schriftelijke vragen door de minister over de besparingen van De Lijn. De minister beperkte zich tot het verwijzen naar deze gedachtewisseling in de commissie.

Minister *Hilde Crevits* zegt het efficiënter te hebben geacht die vragen vandaag in een algemeen kader te laten behandelen. Ook betroffen bepaalde concrete vragen situaties waarover nog niet definitief was beslist of nog onderhandelingen liepen.

De minister verwijst ook naar de commissievergadering van 26 januari 2012 waarop al een gedachtewisseling is gehouden over de algemene principes van het interne besparingsplan van De Lijn<sup>1</sup>. Directeur-generaal Roger Kesteloot heeft toen al uitgelegd waarom De Lijn moet besparen en wat de grote principes zijn van dat besparingsplan. Minister Crevits schetst nogmaals het kader. Als men de werkingsdotatie aan De Lijn over de voorbije drie jaar bekijkt, dan is die met een bedrag van 58 miljoen euro verminderd op een dik miljard euro. Maar voor 2012 is de werkingsdotatie niet verminderd.

Bij de eerste aanpassing van de begroting voor 2012 is er evenmin enige bijkomende besparing opgelegd aan De Lijn<sup>2</sup>. De minister wilde niet dat het besparingsproces dat aan de gang is, nog eens extra zou verzwaaard worden. Anderzijds zijn er ook geen extra budgetten toegekend aan De Lijn. Wat de investeringen betreft, die worden voortgezet, zoals bijvoorbeeld voor het project Brabo 2 in Antwerpen. De besparingen bij De Lijn zijn nodig om haar bedrijfsbudget sluitend te maken. Dat is het doel van het Actieplan 2012.

Belangrijk vindt de minister het wel dat er duidelijkheid komt over de financiële situatie van de maatschappij. Hoe is het mogelijk dat men pas eind 2011 opmerkt dat er in de voorgaande jaren vrij grote tekorten zijn opgebouwd in de exploitatie? Vandaar dat er een externe audit komt met resultaten tegen de komende zomer. Er komt eveneens een nieuw bestek voor de aanbesteding van de uitbestede lijnen aan privé-exploitanten. En tegen de zomer van 2012 wordt er ook een nieuw inkomstenplan opgesteld. Dat zal bestaan uit drie onderdelen: de inkomsten uit reclame, het globale tariefbeleid, en de derdebetalers-systemen. De minister acht het belangrijk dat de nieuwe bestuursploegen in de gemeenten na de gemeenteraadsverkiezingen duidelijke keuzes kunnen maken wat betreft hun openbaarvervoerbeleid.

<sup>1</sup> Gedachtewisseling over het interne besparingsplan van De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1503/1).

<sup>2</sup> Zie voor de bespreking in de commissie: ontwerp van decreet houdende eerste aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2012. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 19-A/3-I).

## **II. UITEENZETTING DOOR DE HEER ROGER KESTELOOT, DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE VVM DE LIJN**

### **1. Begroting en Actieplan 2012**

#### **1.1. *De financiële context***

De heer *Roger Kesteloot* licht het Actieplan 2012 toe. In ESR95-termen heeft De Lijn volledig aan haar verplichtingen voldaan, zowel op het vlak van vorderingensaldo als op het vlak van schuld, maar in 2011 is er een bedrijfseconomisch tekort. Dat tekort heeft een structurele impact op de kosten van 2012 (40 miljoen euro). Daarnaast stijgen sommige kosten van De Lijn sneller dan de compensatie die De Lijn ervoor van de overheid krijgt (13 miljoen euro), bijvoorbeeld de salarissen, het leerlingenvervoer, de leverancierscontracten. Om de stijgende kosten te dekken, is er geput uit provisies, maar dat kan slechts één keer. In totaal moet De Lijn voor 60 miljoen euro besparen.

#### **1.2. *Principes van het Actieplan 2012***

Dat zal ze doen door de opbrengsten te verhogen (600.000 euro), de kosten te verminderen (17,2 miljoen euro) en het aanbod af te stemmen op de vraag (42,2 miljoen euro). De opbrengsten kunnen in het kader van de besparing slechts beperkt stijgen omdat De Lijn in haar normale bedrijfseconomische begroting de tarieven al verhoogt volgens de bepalingen van het regeerakkoord.

De tekorten zijn niet veroorzaakt door een verlaging van de dotatie, maar door kostenevoluties bij De Lijn zelf en doordat de besparingen van 2010 en 2011 onvoldoende waren om voor een begrotingsevenwicht te zorgen. Zoals in 2010 is er nu ook eerst gekeken hoe er kan bespaard worden zonder dat de klant wordt geraakt. Desondanks was het ook nodig het aanbod beter op de vraag af te stemmen.

#### **1.3. *Inkomsten verhogen***

De Lijn heeft vandaag in alle Vlaamse provincies extra controles uitgevoerd; dat was het startschot van een ruimere controlecampagne. Op 3505 reizigers waren er 122 zwartrijders, dus drie percent. Dat is exact het percentage dat bij andere controles betrappt wordt. De bedoeling is de inkomsten te verhogen door meer boetes te heffen, maar vooral ervoor te zorgen dat iedereen die dat moet, betaalt voor het gebruik van het openbaar vervoer, dus het zwartrijden te verminderen. De pakkans vergroten is slechts één middel daartoe. Maandelijks zullen er per provincie ook twee controles worden aangekondigd. Buitenlandse voorbeelden bewijzen dat het zwartrijden daardoor vermindert. Daarnaast blijven er natuurlijk onaangekondigde controles.

De Lijn wil haar inkomsten ook verhogen door een uitbreiding van de verkoop, met bijvoorbeeld promotie bij bedrijven waar er een goed busaanbod is en de promotie van sms-tickets.

#### **1.4. *Kosten verminderen***

Anticiperend op het Actieplan 2012 heeft De Lijn eind vorig jaar een absolute wervingsstop afgekondigd. Uiteraard geldt die niet voor de chauffeurs, het veiligheidspersoneel en een zeer beperkt aantal kritische functies, onder meer de planners. De heer Kesteloot toont een grafiek waarop te zien is dat het aantal vte's bij De Lijn (exclusief seizoenspersoneel) tussen december 2011 en maart 2012 verminderde van 8030 tot 7942.

Een andere manier om kosten te verminderen, is energie besparen. Daartoe neemt De Lijn energiemaatregelen in de gebouwen en neemt ze enkele nieuwe, beter geïsoleerde stelplaatsen in gebruik. De vervoermaatschappij hoopt ook een percent van de brandstof te

besparen door de chauffeurs lessen te laten volgen in eco-driving en door rijstijlometers te installeren op de voertuigen. De conclusies uit het project met de meettram in Gent zullen algemeen toegepast worden waardoor brandstof- en elektriciteitsverbruik zullen dalen. In 2012 is het dieselverbruik daardoor gedaald met 1,3% en ook de verwarmingskosten zijn behoorlijk gedaald.

Wat de overheadkosten betreft, is het budget van de centrale ondersteunende diensten van De Lijn in Mechelen gedaald van 99,2 miljoen euro in 2009 tot 71,2 miljoen euro in 2012. De overheadkost van De Lijn, berekend volgens de definitie van IAVA, hoort tot de allerlaagste van de Vlaamse administratie met net geen vier percent. De Vlaamse Regering schoof ooit tien percent als streefcijfer naar voren. Het is niet mogelijk daarop meer te besparen zonder de dienstverlening van de ondersteunende diensten te hypothekeren.

Voorts heeft De Lijn sinds 2010 een stappenplan productiviteit met een betere planning tot doel. Een betere planning zorgt ervoor dat het aantal overuren daalt. Die hangen natuurlijk ook af van het aantal personeelsleden. Het is een voortdurende zoektocht naar het ideale aantal personeelsleden. Een andere besparing is het doordacht inzetten van gelede bussen, wel tijdens de piek, maar minder in de daluren.

### **1.5. Aanbod beter afstemmen op de vraag**

De vervoermaatschappij probeert voortdurend het aanbod beter af te stemmen op de vraag. In het kader van de besparingen heeft ze daarom ingegrepen op de lijnen waar er de minste vraag naar is. Het succes van een lijn wordt afgeleid uit de prodata-ontvangsten, dus van tickets en lijnkaarten, uit de bevindingen van de planners en exploitanten en uit tellingen. De vervoermaatschappij tracht daarbij woon-werkvervoer en woon-schoolvervoer maximaal te ontzien. Het nieuwe registratie- en boordticketingsysteem zal exacte informatie leveren, waardoor De Lijn het aanbod nog beter kan afstemmen op de vraag. De activiteiten van De Lijn, ook de besparingsmaatregelen, worden periodiek geëvalueerd. Zo hebben de gebiedsevaluaties De Lijn geholpen om gericht in te grijpen.

## **2. Evaluatiemodel**

Het evaluatiemodel is al voorgesteld aan de commissie<sup>3</sup>, maar nu is er nog een tiende restcategorie aan toegevoegd. Een aantal maatregelen waarop het evaluatiemodel is toegepast, zijn al besproken door een beperkte openbaarvervoercommissie (OVC). De belangrijkste maatregelen zijn: in daluren overstappen op vraagafhankelijk vervoer en eventueel zelfs ritten schrappen, de amplitude (de tijdstippen waartussen de diensten worden verzekerd) aanpassen aan de vraag, de frequentie aanpassen aan de vraag naargelang de bezetting, en in plaats van een rechtstreekse verbinding een rit met één overstap organiseren (overstapmodel).

In de stad Antwerpen is dat overstapmodel, onder meer met de premetro, een van de voornaamste maatregelen. In Oost-Vlaanderen geldt meer het algemene schema met als belangrijkste maatregelen het overschakelen op vraagafhankelijk vervoer in de daluren, het aanpassen van de amplitude en het aanpassen van de frequentie. In Vlaams-Brabant zijn er heel wat maatregelen, maar het schrappen van enkele haltes zonder dat het impact heeft op de basismobiliteit, komt hier vaker voor dan elders. De belangrijkste maatregel in Limburg is de aanpassing van de amplitude aan de vraag. In West-Vlaanderen is dat de aanpassing van de frequentie aan de vraag. De verschillen tussen de regio's spruiten voort uit een andere beginsituatie, bijvoorbeeld of er een tramnet is. De besparingsmaatregelen zijn gestart in Vlaams-Brabant, en vervolgens in Limburg, daarna in Oost-Vlaanderen toegepast, en de voornaamste aanpassingen in Antwerpen moeten nog starten. Het tijdstip wordt bepaald in overleg met de eigen vakorganisaties en met de lokale overheden.

<sup>3</sup> Zie: *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1503/1, p. 9 en 34.

### 3. Onderzoek concrete maatregelen

De maatregelen per gebied zijn gebaseerd op diepteonderzoek naar de beste afstemming tussen aanbod en vraag. Per besparingsmaatregel is er een besparingsfiche opgesteld met volgende vermeldingen: de betrokken lijnen en gemeenten, het procesverloop met de lokale overheid, het voorstel van aanpassing, de motivatie en het effect op basismobiliteit, het alternatief voor de reizigers en de manier waarop er met de reizigers over de wijziging gecommuniceerd wordt.

Spreker wijst naar een voorbeeld van fiche opgemaakt voor Vlaams-Brabant. Het gaat om de vermindering van het aanbod op de lijn Asse-Mollem-Kobbelegem-Relegem tot het functionele aanbod in de spits. De bezettingsgraad werd nagegaan – die is laag –, alternatieven voor de reizigers en de effecten op basismobiliteit. Een tweede voorbeeld gaat over de maatregelen op de lijn Gent-Drongen-Nevele-Tielt/Deinze. Zie de fiches over beide voorbeelden in de bijlage (p. 37-39).

### 4. Informatie aan de lokale overheden

De Lijn heeft met de VVSG de overlegprocedure met de lokale overheden vooraf besproken. Eerst wordt er aan de lokale overheid een brief gestuurd met de voorstellen tot wijziging. Daarin wordt haar om een reactie gevraagd voor een beperkte OVC. Daarnaast laten de lokale vertegenwoordigers van De Lijn de bestuurslui voor het versturen van de brief op informele wijze weten wat de wijzigingen zijn. De gemeente of stad reageert formeel binnen de afgesproken termijn en, indien gewenst, wordt er verder overlegd. De beperkte OVC bespreekt de reacties. Na de beslissing wordt het lokale bestuur op de hoogte gebracht. Als de lokale overheid bezwaren uit die niet door overleg met De Lijn kunnen worden opgelost, is het mogelijk dat ze haar argumenten uiteenzet voor de OVC. Daarnaast informeert De Lijn de lokale overheden ook met haar magazine 'Op 1 lijn'. In het nummer van maart besteedt ze aandacht aan de redenen voor en de manier waarop de besparingen worden aangepakt. Met een stroomdiagram illustreert de heer Kesteloot de aandacht die De Lijn heeft besteed aan de communicatie met de lokale besturen.

De overlegprocedure garandeert niet dat De Lijn met alle opmerkingen van lokale besturen rekening kan houden. De vervoermaatschappij heeft hen duidelijk gemaakt dat ze een doelstelling te halen heeft, hoewel er zeker rekening gehouden wordt met opmerkingen. Tot nog toe zijn de meeste contacten met de lokale overheden per brief afgehandeld, in 27% van de gevallen was er overleg, in 2% van de gevallen boog de OVC zich over de betwisting. Tot nog toe reageerde 10% van de gecontacteerde gemeenten niet; 33% had geen opmerkingen bij de voorstellen; 11% betreurt ze zonder verdere opmerkingen; 9% ging er niet mee akkoord zonder argumentatie; 37% ging niet akkoord maar voerde daarvoor argumenten aan.

### 5. Concrete maatregelen in het aanbod

De heer Kesteloot gaat over tot de bespreking van enkele types van besparingsmaatregelen op het aanbod.

#### 5.1. *Het overstapmodel*

Het overstapmodel is geïnspireerd op de aansluiting van bussen uit het Waasland op trams naar de stad Antwerpen op Linkeroever sinds 2002. De snelle verbinding waarbij de trams een eigen tunnel hebben onder de Schelde is verantwoordelijk voor het succes ervan. De reistijd, inclusief de overstaptijd, wordt daardoor spectaculair korter. De toepasbaarheid van dat overstapmodel is echter beperkt.

Op Rechteroever is nagegaan waar dat overstapmodel kan werken. Daarbij werd rekening gehouden met de hiërarchie van het net in het kader van het netmanagement, de juiste inzet van bussen en invoegende corridors in een stad met een uitgebreid tramnetwerk. De Lijn heeft ook rekening gehouden met de opmerking van het stadsbestuur dat er te veel bussen tot in het centrum rijden en met de stadsontwikkelingsplannen. Het haalbaarheidsonderzoek onderzocht vier algemeen geldende criteria bij een overstap: totale reistijd, bereikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit. De heer Kesteloot benadrukt dat klanten slechts één overstap in hun totale traject aanvaardbaar vinden, zo niet kiezen ze een andere vervoerswijze. Hij illustreert dat aan de hand van enkele Brusselse lijnen.

Uit het onderzoek bleek dat het overstapmodel in Antwerpen enkel toepasbaar is op verbindingen waarin een deel van de verplaatsing met de premetro gebeurt. Een vlotte doorstroming is immers noodzakelijk om de reistijd in te korten en te klant te overtuigen. Dat kon op twee trajecten: vanuit Kapellen met overstap in Merksem en vanuit Veldekens met overstap in Berchem. Het onderzoek bewijst dat slechts als het premetronet geoptimaliseerd wordt, het loont om minder bussen tot in het centrum te laten rijden door de klanten te vragen over te stappen.

Dat zorgt meteen voor een besparing. Bepaalde buslijnen worden immers geschrapt, andere samengevoegd. Om de hervorming vlot te laten verlopen, is een intense communicatie met de reiziger nodig. Hetzelfde overstapmodel zal worden toegepast op lijnen die gelijke plaatsen verbinden als de trein, bijvoorbeeld de snelbussen die Limburg verbinden met Brussel en Antwerpen. Die verbindingen zijn gestart in de jaren zeventig toen de treinverbindingen minder goed waren. De bezetting van de buslijnen is niet slecht, maar de kostendeckingsgraad is laag, ongeveer zes of zeven percent. De Lijn wil wel de lijnen naar de stations optimaliseren.

### **5.2. *Beperken amplitude***

Een tweede type aanbodmaatregel is het beperken van de amplitude. Hij geeft het voorbeeld van een lijn in Gent waar de laatste rit na 22 uur geschrapt is. Op die bus zaten gemiddeld drie reizigers en door het tijdstip valt de rit buiten de basismobiliteit.

### **5.3. *Belbussen***

Ook wordt er ingegrepen in de frequentie van de belbussen, niet blind maar op basis van cijfers en rekening houdende met de lokale situatie, bijvoorbeeld niet op de dag dat het markt is in het dorp.

### **5.4. *Frequentie verlagen***

Een andere maatregel is de frequentie verlagen. De heer Kesteloot geeft het voorbeeld van een lijn tussen Hasselt en Genk, waar de frequentie wordt verlaagd tijdens de schoolvakanties. Voor de geschrapte ritten zijn er alternatieven.

### **5.5. *Aanpassingen nachtnet Gent***

De volgende aanbodsmaatregel is een aanpassing van het nachtnet. Zo is het aantal reizigers op het nachtnet Gent gedaald van 517 in 2008 tot 158 in 2011 per weekend. De gemiddelde bezetting op een vrijdagnacht was in oktober 2011 4 reizigers, op een zaterdagnacht 6,4 reizigers, terwijl het nachtnet zeer veel geld kost. Momenteel onderhandelt De Lijn met de stad Gent over een alternatief voor schrapping van het nachtnet, eventueel een gewijzigd laatavondnet. De Lijn bekijkt voor alle nachtnetten ook de mogelijkheden van een derdebetalersysteem of een overeenkomst met de taxisector. Uiteraard hebben ingrepen in het nachtnet geen effect op de basismobiliteit.

## **6. Concrete acties – kader voor aanbod**

### **6.1. Samenwerking partners**

De heer Kesteloot benadrukt voorts dat een goede samenwerking tussen De Lijn en haar partners ook kan leiden tot besparingen zonder dat de klant daardoor getroffen wordt. In sommige gevallen heeft hij er zelfs voordelen bij, bijvoorbeeld als de doorstroming verbetert door een betere verkeerslichtenbeïnvloeding of door infrastructuuringrepen, als de omleidingskilometers beperkt worden.

Voor de gewestwegen werkt De Lijn samen met het Agentschap Wegen en Verkeer. De Task Force Doorstroming, onder leiding van de minister en haar kabinet, tracht de middelen voor doorstroming meer te richten op trajecten en verkeersassen in plaats van op geïsoleerde knelpunten. Daar profiteren alle weggebruikers van. De spreker vermeldt enkele proefprojecten: de groene golf op de Tiensesteenweg in Leuven en het project aan Berchem Kerk. Voor hem is de verkeerslichtenbeïnvloeding door kortereafstandsradio, zoals op de kusttram al toegepast wordt, het meest veelbelovend. Een andere manier van verkeerslichtenbeïnvloeding zijn in de weg ingeslepen lussen, maar die zijn kwetsbaar en snel stuk. Momenteel wordt de radiogestuurde techniek ook getest op de lijn Leuven-Brussel.

Als de doorstroming verbetert, kan De Lijn met hetzelfde aantal voertuigen en hetzelfde aantal chauffeurs een groter aanbod garanderen. Als de doorstroming vlotter gaat, verhoogt ook het comfort van de reiziger en de stiptheid, wat ervoor zorgt dat meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen. De spreker geeft het voorbeeld van een stedelijke verbinding met vijftien voertuigen met de huidige frequentie waar de gemiddelde snelheid stijgt van twaalf tot achttien kilometer per uur. Dan daalt de totale reistijd van 60 naar 40 minuten en zijn er maar tien voertuigen meer nodig. Het overbodige personeel kan dan elders ingezet worden om capaciteitsproblemen op te lossen. Kortom, een goede doorstroming heeft onmiddellijk effect op het comfort van de reizigers, de stress van de chauffeurs en de kosten.

Aan de hand van enkele voorbeelden toont de heer Kesteloot aan dat de doorstroming op heel wat plaatsen nog voor verbetering vatbaar is want de commerciële snelheid is minder dan 80% van de wenstijd. De commerciële snelheid definieert hij als de afgelegde weg ten opzichte van de rijtijd met halteringstijd inbegrepen. De wenssnelheden staan in het besluit van de Vlaamse Regering over het netmanagement en de beheersovereenkomst. In Antwerpen verwacht hij een betere doorstroming door de installatie van de nieuwe geïntegreerde verkeerscomputers. De gemiddelde commerciële snelheid in Vlaanderen ligt in 2011 16% lager dan de gemiddelde wenssnelheid. Op de lijnen met snelheidsverlies loopt dat verschil op tot 30%.

Het aantal kilometers omleiding ten gevolge van infrastructuurwerken bedroeg vorig jaar 3.133.000 kilometer, daarin worden de omleidingen die minder lang duurden dan tien dagen dan nog niet meegerekend. Dat is een kleine twee percent van alle gereden kilometers. Die omleidingen kosten De Lijn heel wat geld. Een goed overleg met de wegbeheerders, AWV en de lokale besturen, maar ook de organisatoren van evenementen, soms ook lokale besturen, kan dat beperken.

## **7. Communicatie wijzigingen aanbod**

De Lijn heeft al heel wat gecommuniceerd over de wijzigingen van het aanbod, maar blijkbaar zat er toch ook flink wat ruis op. Om verwarring te vermijden, staat De Lijn erop haar klanten pas te informeren als de beslissingen vast staan en de communicatie dan zoveel mogelijk op maat te maken. De Lijn plaatst advertenties en artikelen in nationale en lokale media, hangt affiches, verspreidt folders, stuurt brieven naar abonnees met links

naar de registratiepagina voor informatie op maat die klanten via e-mail wordt toegestuurd.

Klanten kunnen zich daartoe registreren op [www.delijn.be/blijfopdehoogte](http://www.delijn.be/blijfopdehoogte). Tot 19 april deden 2660 mensen dat en 82% onder hen opende de mails van De Lijn. Algemene informatie per provincie en per lijn is terug te vinden op [www.delijn.be/aanpassingen](http://www.delijn.be/aanpassingen). Ruim 65.000 personen consulteerden die pagina's.

## 8. Nazorg

### 8.1. *Evaluatie basismobiliteit*

De effecten op de basismobiliteit van de maatregelen in het kader van het Actieplan 2012 worden per gemeente periodiek opgevolgd volgens de in 2008 ontwikkelde methodiek. Maar ook de jaarlijkse gebiedsevaluatie gaat verder. De spreker onderstreept dat de signalen van partners daarin centraal staan. Onderdeel van de nazorg is tevens vergelijkend onderzoek met amplitude- en frequentie-ingrepen van dezelfde aard.

Hij herinnert eraan dat de normen van basismobiliteit zijn vastgelegd in een besluit van de Vlaamse Regering en geeft de afstandscriteria van een halte als voorbeeld. Wel is het zo dat de normen eveneens kunnen gehaald worden door het samenspel van verschillende lijnen en dat rekening gehouden wordt met het aanbod van de spoorwegen.

### 8.2. *Gebiedsevaluaties*

Gebiedsevaluatie is een krachtig instrument in de afstemming van aanbod en vraag, en in de doorlichting van zowel de interne werking als het totale aanbod in samenwerking met andere mobiliteitspartners. De input bestaat uit onder meer gegevens over het gebied, vragen en suggesties, gegevens over en van de klanten, toetsing aan de mobiliteitsvisie 2020, de verbintenissen van de partners. Uiteraard is het belangrijk rekening te houden met de mobiliteitsplannen van steden en gemeenten. Mogelijke output kan betrekking hebben op de thema's waarvoor De Lijn moet samenwerken met haar externe partners in functie van het doel. Het gaat bijvoorbeeld over het stimuleren van meer inspanningen voor het openbaar vervoer. Doorstroming is een van de heel belangrijke.

Vervolgens presenteert de heer Kesteloot een dia met de indeling in gebieden waar de gebiedsevaluaties zullen plaatshebben. Dat varieert van entiteit tot entiteit, gespecificeerd volgens de realiteit op het terrein. Gebiedsevaluaties worden ook in 2012 uitgevoerd.

## III. BESPREKING

### 1. Vragen van de leden

De heer *Lukas Van Der Taelen* stelt vast dat de commissie zich moet beperken tot een reactie op beslissingen die grotendeels al genomen zijn, en mist een debat over de visie van de Vlaamse Regering op openbaar vervoer in 2020. Hij neemt efficiënt beheer waar, maar geen kijk op de toekomst. Men durft het blijkbaar niet aan om vastgeroeste patronen in vraag te stellen. Volgens hem wordt het denken verlamd door de besparingslogica. Dat besparen nodig is, kan hij begrijpen in het streven naar beter geldbeheer, maar niet als het de vorm aanneemt van snijden in noodzakelijke investeringen.

Als men de frequenties van lijnen verlaagt, heeft dat tot gevolg dat mensen niet langer rekenen op hun bus en zich voortaan vanaf thuis met de auto verplaatsen. De verkleinde vraag waar men zogenaamd op reageert, heeft men in feite zelf veroorzaakt. Afschaffing tijdens een besparingsronde is dan de volgende logische stap. De Lijn mag dan een ver-

zelfstandig agentschap zijn, het uittekenen van een visie op openbaar vervoer blijft een politieke verantwoordelijkheid, onderstreept het lid. Maar de durf ontbreekt.

Wat de doorstroming betreft, stelt hij dat de verbetering daarvan voor het openbaar vervoer niet tegengesteld is aan de belangen van de automobilist: iedereen profiteert ervan. Maastricht is op dat punt inspirerend. Hij vraagt dan ook waarom men in Antwerpen de bestaande doorstromingslussen niet activeert om de efficiëntie van de trams te verbeteren.

Ook andere besparingen hebben invloed op de logica van aanbod en vraag. Hoe analyseert De Lijn het verminderde gebruik van de nachtbus in Gent? Wie wil besparen door hem af te schaffen, doet feestende jonge mensen naar de auto grijpen. Het lid wijst in dit verband op de dramatische statistieken over weekendongevallen.

Het lid waardeert de eerste stappen in de samenwerking met de MIVB maar vraagt ook naar de integratie met het aanbod van de NMBS. De Lijn kan daarin niet ambitieus genoeg zijn. In het kader van de tariefverhoging vraagt hij of het nodig blijft iedereen die een bepaalde leeftijd heeft bereikt, een gratis abonnement te geven.

Wat zijn de prioriteiten van het mobiliteitsbeleid? Heeft de regering de basismobiliteit nog steeds hoog in het vaandel? Heeft de minister de politieke moed om de kostendekkingsgraad van De Lijn te verhogen met maatregelen die het autoverkeer afremmen? De heer Van Der Taelen argumenteert in dat verband dat de demografische explosie in een stad als Brussel voor een goed functionerend openbaar vervoer investeringen noodzakelijk maakt. Het alternatief is totale stilstand.

De *voorzitter* merkt op dat de commissie wel degelijk de mobiliteitsvisie en de beleidsnota uitgebreid heeft besproken. Voor wat vandaag voorligt, was het materiaal niet eerder voorhanden.

Mevrouw *Karin Brouwers* vult aan dat de investeringen volgens de minister op peil blijven. Het agendapunt van vandaag heeft niets met de minister te maken, maar is het gevolg van een structureel bedrijfseconomisch tekort van 60 miljoen euro bij De Lijn, dat pas eind 2011 is vastgesteld. De doorlichting daarvan loopt trouwens nog. Het is de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur van het autonome overheidsbedrijf om orde op zaken te stellen. Zij vindt de omschrijving vereffening van achterstallige rekeningen preciezer dan besparing, maar ook haar fractie betreurt dat dit een inkrimping van het aanbod met zich meebrengt.

Besparen op het aanbod mag zeker niet de enige optie zijn, er moet ook creatiever omgegaan worden met de inkomstenzijde. Daarbij moet dan niet alleen aan tarieven gedacht worden, maar ook aan het verzilveren van het patrimonium, in het kader van het overstapmodel in Antwerpen bijvoorbeeld. Het lid verkiest net als het ACW een bus die rijdt tegen betaling boven een gratis bus die afgeschaft is.

In de communicatie met de gemeenten is een en ander misgelopen, oordeelt het lid, dat betreurt dat hun participatie aan het plan niet volwaardig was. CD&V attendeert erop dat zij als wegbeheerders nodig zijn voor de doorstroming of voor de nieuwe accommodatie die nodig is als lijnen worden verlegd. Brengt het plan inderdaad dergelijke aanpassingen mee?

De kleine impact op het personeel (170 vte) valt allicht in een groot bedrijf als De Lijn zonder naakte ontslagen te regelen maar hoe zit het met de exploitanten, die vaak kmo's zijn? Worden de Antwerpse reizigers tijdig geïnformeerd over de wijzigingen op 1 september? Hoeveel lijnen en ritten verdwijnen er in totaal en per provincie? Hoeveel bedraagt de wachttijd op de aansluiting in het overstapmodel?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vond het wachten op de inhoud van het plan frustrerend en ook nu blijven vragen van de burgers over bepaalde lijnen open. Zij betreurt dat de vragen over het financiële wanbeleid niet konden gesteld worden, hoewel ze niets met het plan te maken hadden. De Lijn erkent nu wel dat er fouten gemaakt werden, zoals de laattijdige verrekening met de exploitanten nadat eerst voorschotten waren betaald. Slechte software vindt zij geen excuus.

Het lid vindt dat de reizigers niet door het streven naar efficiënter rijden in de kou gezet mogen worden en vreest in het bijzonder voor het schoolverkeer. Hoewel De Lijn veel middelen kreeg voor zijn opdracht in de uitvoering van het decreet Basismobiliteit, is zij er in grote mate niet in geslaagd het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer te verhogen, en dat zal na de besparingen nog minder het geval zijn. Ook de massale vervanging van het bestaande busaanbod door tramlijnen heeft niet tot meer reizigers geleid, alleen tot meer uitgaven. Dat privépartners taken van De Lijn gaan overnemen, zoals snelbussen en nachtvervoer, illustreert dat het openbaarvervoeraanbod niet meer voldoet aan wat een regio als Vlaanderen nodig heeft.

Het lid heeft er bedenkingen bij dat men wijzigingen doorvoert op basis van tellingen terwijl een degelijk systeem zoals de slimme boordcomputer ReTiBo vooralsnog ontbreekt. Welk ander en degelijk openbaarvervoeraanbod krijgen de reizigers van afgeschafte snelbussen? Hoe gaat De Lijn om met de verwachte privéconcurrentie? Zijn er geen besparingen op de infrastructuur nodig? Ook mevrouw Van den Eynde verwacht dat het opzeggen van de contracten met onderaannemers tot heel veel ontslagen zal leiden. Dat het woonwerk- en woon-schoolverkeer wordt ontzien, klopt niet, tenzij de afschaffing in Oostmalle en dergelijke wordt herzien. Ze is ook bang dat het inzetten van taxi's en belbussen tot meer kosten leidt dan het behoud van lijnen. Werd in de bijsturing van het aanbod rekening gehouden met de rijtijden van de chauffeurs?

De uitwerking van het overstapmodel is goed voor de Antwerpse verkeersproblemen, maar dan is er wel degelijke communicatie nodig. Zij vraagt daarin aandacht voor wie niet vertrouwd is met de computer. Bij de opwaardering van het premetronnetwerk moet werk worden gemaakt van de veiligheid.

De heer *Marino Keulen* vindt de nazorg ongelooflijk belangrijk. Het overleg met de lokale besturen is alvast ongelukkig verlopen. Men heeft hen eigenlijk gewoon de beslissingen meegedeeld en laten incasseren. Omdat niemand zicht had op een groter geheel of op de criteria, werd het gevoel van willekeur gecreëerd. Naast de reizigers bleven ook de pachters en hun personeel lang in het ongewisse. De vraag is ook of 1 september niet te laat is om de vooropgestelde besparingscijfers nog te halen.

Klopt het gerucht dat er nog onbetaalde facturen liggen voor belbussen van pachters? Het lid verwacht verder dat de vervanging van snelbussen door het overstapmodel de reistijd van Oost-Limburgers naar Antwerpen en Brussel met de helft zal verlengen of zelfs verdubbelen. Door het debat over tarieven en gratis rijden nu niet te voeren, wordt een pijnlijke oefening eens te meer uitgesteld. Ook hij vraagt hoe men het woon-werkverkeer en het schoolvervoer kan ontzien zonder ReTiBo.

De heer *Jan Roegiers* herinnert eraan dat een decreet de Vlamingen een minimumaanbod aan openbaar vervoer garandeert. Vanaf 2007 werd het aanbod bovenop die basismobiliteit uitgebreid met het besluit Netmanagement. In 2009 is er op vraag van enkele parlementaire fracties een internationale vergelijkende studie uitgevoerd tussen het openbaar vervoer in Vlaanderen, Zuid-Nederland, Noord-Rijnland-Westfalen en Schotland<sup>4</sup>. Uit de studie bleek dat Vlaanderen per inwoner evenveel bijdraagt aan het openbaar vervoer

<sup>4</sup> Gedachtewisseling over het benchmarkrapport met betrekking tot De Lijn en over het onderzoek 'Verplaatsingsgedrag'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Filip Watteeuw (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 456/1).

als de inwoners van die regio's. Het openbaarvervoeraanbod is niet veel groter dan in die regio's. De Vlaamse bussen en trams vervoeren doorgaans meer reizigers. Vlaanderen investeert minder in openbaar vervoer. De kostendekkingsgraad is opvallend lager. Dat ontkracht de waan dat Vlaanderen een te uitgebreid openbaarvervoersaanbod heeft. Sinds 2001 is Vlaanderen er met het decreet Basismobiliteit, het besluit Netmanagement en een actieve prijspolitiek enkel in geslaagd om het aanbod op het niveau van de andere regio's te brengen. Besparingen zijn dus geen afroaming van het teveel, maar zorgen ervoor dat Vlaanderen slechter scoort dan vergelijkbare regio's.

Daarnaast drukt de spreker zijn bezorgdheid uit over de reizigers aantallen. Los van discussies over de juiste methode, is er de afgelopen jaren op dezelfde manier geteld, wat het mogelijk maakt trends af te leiden. Tot 2010 stijgt het aantal reizigers, in 2011 stagneert het aantal voor het eerst sinds 2001. In 2012 dreigt een daling. Hoe kleiner het aanbod of de betrouwbaarheid, hoe groter de kans dat iemand voor een andere vervoerswijze kiest, dus hoe kleiner het aantal reizigers. Door de lijnen met weinig reizigers te verminderen, ontstaat zo een neerwaartse spiraal. Kortom, de aanbodbeperving en tariefverhogingen verminderen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, dus het aantal reizigers.

Sp.a begrijpt en aanvaardt de besparingen, maar verwacht een visie erachter. De huidige visie voldoet niet, daarenboven is er geen rangorde in de criteria. Daarenboven zijn niet alle provincies en steden gelijk. Hij merkt ook niet hoe de kostendekkingsgraad in rekening gebracht wordt.

De heer Roegiers ziet mogelijkheden om de aantrekkelijkheid van het vervoer te verhogen, ondanks de besparingen, onder meer een betere doorstroming. De minister is bevoegd voor AWW en voor De Lijn, maar desondanks is het bijzonder moeilijk om het agentschap ervan te doordringen dat de mogelijkheden voor eigen beddingen voor openbaar vervoer van bij de planning in ogenschouw moeten worden genomen. Sp.a gelooft in een verdere vertramming, en heeft het regeerakkoord daarbij aan zijn kant. Trams kunnen meer reizigers vervoeren met minder chauffeurs. De veralgemening ervan zal, op lange termijn, veel meer opbrengen dan kosten. Hij geeft daarbij het goede voorbeeld van Montpellier en Bordeaux, waar heel wat bijkomende tramlijnen aangelegd zijn. Hij stelt de commissie voor die steden te bezoeken. De besparingen zorgen voor grote onrust bij gemeentebesturen, vakbonden en de reizigers, die volgens de spreker moet worden weggenomen.

Minister Crevits vindt dat De Lijn de besparing zelf moet realiseren, maar de heer Roegiers had van de minister minstens een visie en een kader verwacht. Zo vindt hij het vreemd dat er gesnoeid wordt in het openbaar vervoer 's avonds en 's nachts. Het kan toch niet de bedoeling zijn mensen in het weekend vanaf half elf de auto in te jagen. Er moet minstens een minimumaanbod zijn. Zoals gezegd mist de heer Roegiers een voorrangsbepaling tussen de criteria van het evaluatiemodel. Is het evaluatiemodel gebaseerd op reizigersaantallen, op de kostendekking, op bezettingsgraad? Verschilt het model van provincie tot provincie, van stad tot stad?

Het lid vraagt voorts een algemene evaluatie van de basismobiliteit na de besparingen en de gevolgen ervan voor Netmanagement. Het regeerakkoord bepaalt dat het openbaar vervoer meer mensen zal vervoeren. Zal De Lijn die opdracht nog waarmaken? Voor dit lid volstaat het absoluut niet dat De Lijn de steden en gemeenten per brief inlicht. Ook de minister heeft trouwens in 2010 gezegd dat alle grote wijzigingen door de OVC, dus met de betrokken gemeenten, en alle kleinere wijzigingen door de beperkte OVC moeten besproken worden. Daarnet bleek dat 71% van de gemeenten bij brief gewaarschuwd is, en dat 57% van de gemeenten niet akkoord gaat met de voorgestelde wijzigingen. Slechts 2% van de gemeenten kon in een beperkte OVC zijn bezwaren aankaarten.

De heer *Roger Kesteloot* zegt dat een OVC georganiseerd wordt op vraag van een gemeente. Telkens een gemeente erom vroeg, is dat ook gebeurd. De heer *Jan Roegiers* kan zich niet voorstellen dat Gent de enige Oost-Vlaamse gemeente was die een OVC vroeg. Dat is hoe dan ook te weinig. Voorts informeert het lid met hoeveel percent het aantal dienstverleningskilometers door deze besparing zal dalen. Hij wil weten hoeveel reizigers er door de besparing getroffen worden en hoeveel lijnen er echt afgeschaft worden. Wat zijn de gevolgen van de besparing op het vlak van reistijden, bereikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit? De spreker hoopt dat de visie gebaseerd is op berekeningen.

Hij begrijpt niet waarom het laatavond- en nachtvervoer in Gent afgeschaft wordt. Het kleiner aantal reizigers is perfect verklaarbaar: de haltes zijn verplaatst van het centrum naar het Zuid, anderhalf tot twee kilometer van de twee uitgangsbuurtten, de Overpoortstraat en de Korenmarkt. De Lijn grijpt nu het kleinere aantal reizigers aan om ze helemaal af te schaffen, terwijl ze eigenlijk dus zelf de nederlaag heeft georganiseerd. Van de minister wil hij weten wat de maatschappelijke boodschap is die ze met de afschaffing van het laatavond- en nachtvervoer wil geven. Is ze het daar eigenlijk wel mee eens? Het is een aanslag op het sociale leven van de stad, want niemand zal zelfs voor elf uur nog gebruikmaken van de tram uit schrik niet thuis te geraken. De frequentie van de drukste tramlijn in Vlaanderen, lijn 1, vermindert op zaterdag. Nochtans is de stad oververzadigd met auto's, aldus de hoofdcommissaris. Utrecht, Eindhoven, Almere, Nantes, Montpellier, Straatsburg, Grenoble, Aken en Kassel, steden tussen de 200.000 en 300.000 inwoners, grootteorde van Gent, hebben allemaal openbaar vervoer tot minstens rond middernacht, Gent tot half elf.

Mevrouw *Lies Jans* pleit voor realisme in tijden van besparing. De Lijn moet besparen op het aanbod om het structurele verlies te dempen, de kostendekkingsgraad, dus ook de ticketprijs, moet omhoog. Dat is de enige manier om de kwaliteit van het openbaar vervoer te vrijwaren en De Lijn een toekomst te bieden.

Mevrouw Jans wil weten hoeveel de door de heer Kesteloot gepresenteerde maatregelen zoals de wervingsstop opleveren. Is ook nagedacht over de mogelijkheid om de overheadkosten nog meer te beperken door bijvoorbeeld ICT of administratieve ondersteuning te centraliseren? Verder gaat ze ervan uit dat de externe audit van de werking met exploitanten niet alleen nagaat wat in het verleden is fout gelopen maar ook mogelijke besparingen bekijkt. Hoeveel staan de onderhandelingen om het tekort van 6,2 miljoen euro voor deze post goed te maken?

Wordt met de aanbodmaatregelen de vooropgestelde besparing bereikt, of zorgt hun verlate uitvoering ervoor dat nog andere, eenmalige maatregelen nodig zullen zijn in 2012? Mevrouw Jans kan uit de presentatie, die grote verschillen tussen de entiteiten toont in de manier waarop bespaard wordt, niet afleiden of de principes correct zijn toegepast en alle alternatieven zijn afgewogen, wat nochtans van belang is voor het wegnemen van de indruk van willekeur. Het lid informeert ook in welke mate er overleg is geweest met de vele gemeenten die niet akkoord gingen. Zij wijst in dit verband op de scherpe kritiek van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers.

In Limburg viel de tegenkanting al bij al mee, behalve over de snelbussen. Mevrouw Jans vindt de redenering van De Lijn daarover op zich goed, want het is niet haar taak om interregionaal vervoer te garanderen, maar in de praktijk biedt de trein geen alternatief. Hier is een taak weggelegd voor de federale overheid en de Vlaamse spoorstrategie betreffende de missing links.

Tot slot vraagt zij naar het effect van de eerste budgetcontrole op de geplande maatregelen. Volstaat het plan of blijft het bang afwachten?

De heer *Dirk de Kort* is ervan overtuigd dat inzicht in de besteding van het gemeenschaps-geld belangrijk is voor de toekomst. Het lid waardeert in het bijzonder de gebiedsgerichte evaluatie en de participatie van de lokale besturen in de bijsturingen, ook al is hij zich bewust van het probleem dat de wijzigingen snelle aanpassingen met zich meebrengen die de gemeentebesturen moeten uitvoeren.

Ook de visie voor de provincie Antwerpen, met de uitbouw van tramlijnen in de stad en overstaphaltes in de rand, vindt hij zeer goed. Naast de uitvoering en de communicatie erover, vraagt hij aandacht voor de bijsturing van de halte-infrastructuur.

De heer *Jurgen Vanlerberghe* vindt dat de impact van het plan op vervoersarme regio's als de Westhoek, die alleen over basismobiliteit beschikken, onderbelicht blijft. Hij wijst erop dat al voor de besparingen in 102 van de 308 Vlaamse gemeenten de frequentie niet werd gehaald en over de amplitude gaf de heer Kesteloot helemaal geen cijfers. Hij kan al raden dat de aanpassingen aan de belbusregeling de score nog slechter zullen maken.

Het lid wil weten wanneer precies bekend wordt waar het aanbod wordt uitgebreid na de voor de zomer 2012 aangekondigde evaluatie. Hij vraagt tot slot of in de beloofde communicatie met de reiziger ook zal uitgelegd worden hoe reizigers voor wie het decretale aanbod van basismobiliteit niet is ingevuld, hun taxikosten door De Lijn kunnen terugbetaald krijgen, in afwachting van een aanpassing van het aanbod binnen een redelijke termijn, zoals het decreet voorschrijft.

## **2. Antwoorden**

### **2.1. *Het tekort***

De heer *Roger Kesteloot* vindt een gezonde financiële basis een essentiële voorwaarde voor een overheidsbedrijf als De Lijn en de bedrijfsleiding heeft zich die dan ook tot doel gesteld. Hij verzekert dat boekhoudkundig alles in orde is: er zijn geen onbetaalde facturen en voor de verrekeningen werden provisies aangelegd. Het tekort is bedrijfseconomisch van aard en wordt nu weggewerkt met het oog op een gezonde basis in 2013. Hij onderstreept dat niet bespaard wordt in de investeringen maar alleen in de exploitatie.

De heer Kesteloot bevestigt dat er nog verrekeningen moeten gebeuren voor het vraagafhankelijke vervoer van de exploitanten. De begroting 2012 houdt rekening met die verrekeningen.

### **2.2. *Basismobiliteit***

De Lijn blijft achter de basismobiliteitsprincipes van 2001 staan maar interpreteert ze nu wel strikter dan vroeger. De evaluatie in de zomer zal nagaan of de politieke consensus van 2008 over de bediening van 90% van de inwoners gerealiseerd is. De cijfers over de effecten van de gepresenteerde maatregelen kunnen eveneens pas na de zomer gegeven worden. Verder probeert De Lijn ook zoveel mogelijk vraaggestuurd te werken, binnen de marges van het budget. Hij stelt zich tot doel om, van zodra de financiële basis gezond is gemaakt, verdere efficiëntiewinst in te zetten op de lijnen die nu met een capaciteitsprobleem kampen.

De heer Kesteloot stelt vast dat de bezetting van het nachtnet in Gent laag is, maar of dat een gevolg is van de verplaatsing van de haltes, kan hij niet zeggen. Alternatieven als het derdebetalerssysteem en samenwerking met de taxisector worden onderzocht. De gesprekken lopen.

### **2.3.    *Communicatie***

De communicatie met de lokale overheden is zeker niet perfect verlopen. Omdat de besparingsoperatie van 2010 niet voldoende opgeleverd heeft, drong de tijd en is de volledige communicatieprocedure van de projecten basismobiliteit niet gevolgd. Met VVSG is een kortere communicatieprocedure afgesproken die de lokale besturen toch voldoende inspraak garandeert. Naast de formele contacten, waaronder de brieven, zijn er ook vooraf informele contacten geweest tussen de regionale medewerkers van De Lijn en de lokale besturen. Alle gemeenten hebben wel degelijk de kans gehad hun bezwaren te uiten voor een OVC. De heer Kesteloot geeft het voorbeeld van een OVC over de belbussen in de Westhoek. Op vraag van de gemeenten heeft De Lijn de frequentie van de belbussen in daluren niet verlaagd op marktdagen.

Dat betekent niet dat De Lijn met alle opmerkingen van lokale besturen rekening heeft kunnen houden, evenmin met de opmerkingen van de organisaties van trein-, tram- en busgebruikers trouwens. In andere gevallen hebben die adviezen wel degelijk verschil gemaakt, wat bewijst dat er geen democratisch deficit is. Dat betekent niet dat de procedures niet voor verbetering vatbaar zijn.

### **2.4.    *Besparingen***

De besparingen zijn weloverwogen en gericht, niet willekeurig. Het vrijwaren van de verworvenheden is ook voor de vervoermaatschappij belangrijk, uiteraard wil ze zo weinig mogelijk reizigers treffen. De Lijn heeft zoals gezegd het woon-werk- en woon-school-verkeer zoveel mogelijk trachten te sparen, maar de meeste ingrepen zijn sowieso in de daluren. De vervoermaatschappij tracht de financiële doelstellingen te halen, met de bedoeling in 2013 op een gezonde manier voort te werken.

Omdat De Lijn de tijd genomen heeft de besparingen te bespreken met de lokale besturen, met haar personeel en met de vakbonden zal de besparing van 42 miljoen euro gepland voor 2012 niet volledig gehaald worden. Andere redenen voor vertraging zijn dat bepaalde infrastructuurwerken, nodig om het net te optimaliseren, nog niet klaar zijn. De spreker geeft de verlenging van de tramlijn Mortsel-Boechout als voorbeeld. In 2013 zitten de aanbodmaatregelen op schema. Maar door de vertraging zijn er voor 2012 nog eenmalige besparingsmaatregelen ter waarde van 10 tot 11 miljoen euro nodig. De directie heeft daarvoor de nodige beslissingen genomen. De eerste Vlaamse begrotingscontrole legt De Lijn geen bijkomende besparingen op. De technische bilaterale van de begrotingscontrole heeft enkele technische kwesties zoals de parameters van het leerlingenvervoer uitgeklaard, maar de politieke beslissingen daarover moeten nog getroffen worden. Voor de incalculeerbare risico's is het wachten op de resultaten van de begrotingscontrole.

### **2.5.    *Personeel***

In december 2011 gaf de raad van bestuur de directie de opdracht een sociaal begeleidingsplan uit te werken op basis van dezelfde principes als het begeleidingsplan voor de besparingen 2010. Na moeilijke onderhandelingen is De Lijn erin geslaagd om in het paritair comité een collectieve arbeidsovereenkomst, ondertekend door de drie grote vakbonden, af te sluiten voor het regiegedeelte, het deel in eigen beheer. Hoewel De Lijn niet betrokken is bij de onderhandelingen, is er ook een akkoord tussen de exploitanten en de vakbonden. Een onderdeel daarvan is door De Lijn overgenomen: als exploitanten chauffeurs ontslaan, komen ze op een lijst waaruit andere exploitanten en De Lijn zelf eerst putten vooraleer elders mensen aan te werven.

De heer Kesteloot wijst erop dat met een gelijkaardige afspraak bij de besparingsoperatie van 2010 geen enkele chauffeur op die lijst terecht kwam. Dat bewijst nog maar eens dat de besparingsmaatregelen toen niet het gewenste effect hadden op de personeelsaantallen.

De spreker wijt dat niet aan wanbeheer maar aan gebrek aan beheersinformatie. De huidige besparingen zullen geen naakte ontslagen bij De Lijn zelf tot gevolg hebben. Voor de exploitanten geldt het voornoemde begeleidingsplan.

## **2.6. Investeringsen**

De heer Kesteloot betwist dat investeringen in tramlijnen niets hebben opgeleverd. De resultaten van de verlengingen van de tramlijnen, van lijn 3 tussen Linkeroever en Keizershoek bewijzen het tegendeel. Ook de op stapel staande verlengingen in Antwerpen en Gent zullen volgens de heer Kesteloot positieve effecten hebben. De Lijn heeft infrastructuurbesparingen overwogen, maar verworpen, want investeringen, bijvoorbeeld in de renovatie of aanleg van stelplaatsen, leveren significante besparingen in energie en exploitatiekosten op. Het verbetert ook de werkomgeving voor de chauffeurs.

## **2.7. Wervingsstop**

Het klopt dat De Lijn zich niet alleen digitaal tot haar reizigers of andere belanghebbenden mag richten. Folders, brochures enzovoort zullen dus blijven bestaan. De onveiligheid in de Antwerpse premetro is niet groter dan elders, cijfers bewijzen dat. Dat neemt niet weg dat het onveiligheidsgevoel moet worden aangepakt. Dat is de reden waarom De Lijn niet bespaart op veiligheidspersoneel. De aanwervingsstop geldt dan ook niet voor controleurs, maar is voor het overige bijna algemeen. Elke nieuwe aanwerving wordt gewikt en gewogen. Uiteraard zijn er bepaalde functies die in ieder geval ingevuld worden als de huidige titularis weg gaat. Het aantal chauffeurs wordt bepaald door het aanbod. De eerste effecten van de wervingsstop laten zich voelen bij het aantal bedienden.

## **2.8. Snelbussen**

Hij is het er voorts mee eens dat bij afschaffing van de snelbussen de treinverbindingen zo vlot mogelijk moeten zijn maar blijft erbij dat treinen beter geschikt zijn voor dergelijke langere verbindingen. Ondanks de hoge bezettingsgraad, lopen de kosten hoog op. Uiteraard is De Lijn bereid om de andere ritten te optimaliseren zodat de aansluiting op de trein zo vlot mogelijk verloopt.

## **2.9. Doorstroming**

Een neerwaartse spiraal van reizigersaantallen moet inderdaad vermeden worden. Dat kan door capaciteitsproblemen aan te pakken en de doorstroming te verbeteren. Dat vergt niet alleen onderhandelingen met het AWV, maar ook met de lokale besturen.

De heer *Johan Bullinck*, directeur Exploitatie, zegt dat het gemeenschappelijke raamwerk gebaseerd is op de analyse van ontwaarding van biljetten en kaartjes, de adrespunten van abonnees, de bevindingen van planners en chauffeurs en soms bijkomende tellingen. Vermits de situatie van regio tot regio verschilt, is ook het resultaat anders.

## **2.10. Overheadkosten**

De heer *Roger Kesteloot* benadrukt nogmaals dat beslissingen in de verschillende entiteiten binnen bepaalde krijtlijnen verliepen, maar wijst ook op de verschillende beginsituaties die leiden tot een andere keuze aan maatregelen. De heer Kesteloot ziet efficiëntiewinsten door het nog beter in de hand houden van overuren. De overheadkosten van de centrale diensten zijn al zo laag dat daar niet meer op te besparen valt. De organisatie en de verdeling van de taken tussen de entiteiten en de centrale diensten kan ook nog efficiënter, zonder in te boeten op decentrale dienstverlening, klantvriendelijkheid en nabijheid van klanten en partners.

De nieuwe technologieën maken het mogelijk de gezamenlijke administratieve diensten niet langer in de hoofdzetel te concentreren. De spreker is voorstander van die zoge-

naamde shared services. De Lijn bekijkt momenteel of het mogelijk is de administratieve verplichtingen van de buitendiensten te bundelen en efficiënter te laten verlopen.

### **2.11. *Gebiedsevaluaties***

De gebiedsevaluaties zijn inderdaad belangrijk voor De Lijn, zeker omdat het nu mogelijk is meer rekening te houden met de inzichten en plannen van de lokale besturen. Die zijn de belangrijkste partner van de vervoermaatschappij. In uitvoering van de beheersovereenkomst houdt De Lijn een tevredenheidsenquête bij de lokale besturen, maar misschien op een ongelukkig tijdstip. Bij onderhandelingen na aanvang van de nieuwe gemeentelijke bestuursperiode, zal met die resultaten rekening gehouden worden.

## **3. Beleidsmatige antwoorden van de minister**

### **3.1. *Visie openbaar vervoer***

Voor de vragen over de visie op het openbaar vervoer verwijst minister *Hilde Crevits* naar haar betoog op 26 januari 2012<sup>5</sup>. De visie wordt uiteengezet in het regeerakkoord, in de beleidsnota en in de beleidsbrieven. Voorts houdt de minister zich aan de decreten onder meer over Basismobiliteit en het besluit Netmanagement. Over die grote principes kan er gediscuteerd worden maar vandaag is het de bedoeling de ingrepen in het aanbod te bespreken. Trein en bus moeten complementair zijn, maar uiteraard is de reistijd ook een factor. Het is goed dat De Lijn eindelijk de parallelle ritten van bus en trein onder de loep genomen heeft.

### **3.2. *Doorstroming***

De minister is het ermee eens dat doorstroming een teer punt blijft en wil op dat vlak vooruitgang boeken. Bepaalde investeringen zijn gebeurd zonder voldoende overleg tussen AWV, De Lijn en de lokale besturen. Volledige voorrang van het openbaar vervoer is bijvoorbeeld strijdig met flexibele verkeerslichten. Maar de betrokken organisaties tonen in de Task Force Doorstroming een grote bereidheid om knopen door te hakken.

In de provincie Antwerpen zijn voor het eerst de violen van de lokale besturen, inclusief de stad Antwerpen, AWV en De Lijn, gelijkgesteld. Daarom heeft de minister beslist te investeren in het softwaresysteem met als doel een doorstromingsmodel dat de voorrangregels voor elk kruispunt bepaalt en de tijdswinsten optimaliseert, zeker voor het openbaar vervoer. De komende jaren moeten die investeringen renderen.

### **3.3. *Communicatie***

De minister ontwaart enige tegenstrijdigheid: sommige parlementsleden vinden dat het te lang duurt, anderen dat er te weinig overlegd is. Er zijn communicatiefouten gemaakt. Zo zijn gemeenten in de Westhoek per brief op de hoogte gebracht dat de frequentie van de belbussen verlaagd werd. Dat heeft veel protest ontlokt. De minister verneemt nu dat er talrijke bijsturingen zijn. Ze wil dat hele proces toch eens grondig evalueren. Daarnaast stelt ze voor dat De Lijn één keer per jaar bij de gemeente langsgaat om wensen en verzoeken te bespreken.

Communicatie is belangrijk. Niet alleen moet iedereen in staat zijn zich op de hoogte te stellen – ook de mensen zonder computer –, en de informatie moet ook gericht zijn. Een mens is een gewoontedier en reizigers die jarenlang dezelfde verbinding nemen, vergen een specifieke aanpak. Nochtans zijn veranderingen zoals het overstapmodel in Antwerpen positief, niet alleen worden de verbindingen sneller, er zijn ook minder bussen in het stads-

<sup>5</sup> *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, , nr. 1503/1, p. 17.

centrum. Maar het zal maar succes hebben als de communicatie optimaal is, als de capaciteit voldoende is, en de doorstroming vlot.

### **3.4.    *Motivatie***

Een paar jaar geleden weerklonk er vooral kritiek op de vele bussen die leeg zouden rijden. Nu er bespaard wordt, is iedereen toch bezorgd over voldoende aanbod. Dat is goed. Het is zeker niet de bedoeling te snoeien in het woon-werk- of woon-schoolverkeer. Daarenboven moet elke wijziging gemotiveerd zijn. De heer Kesteloot heeft een dergelijke fiche toegelicht.

### **3.5.    *Vertraming***

Ze is het niet eens met de kritiek dat de vertraming niets oplevert. Trams met een vrije baan zullen een boost geven aan het openbaar vervoer. Ze beklemtoont voorts dat de regering niet bespaart op investeringen. Voor enkele tramlijnen van het Masterplan zullen er nog maatschappelijke kosten-batenanalyses gebeuren, maar niet voor de Gentse tramprojecten die zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

### **3.6.    *Evaluatie***

Omdat er nog geen afdoende registratie van het aantal reizigers bestaat, heeft De Lijn bij twijfel tellingen uitgevoerd. De minister is niet blij met de besparingen maar vindt het wel goed dat het aanbod geëvalueerd wordt. Dat moet trouwens ook gebeuren voor de basismobiliteit. Het gaat niet op middelen te steken in amper gebruikte lijnen en elders capaciteitsproblemen te hebben. De besparingen moesten voor de minister niet afgestemd worden op het inkomstenplan. Bijkomende inkomsten moeten gebruikt worden om te investeren waar dat nodig is. Dat zal immers ook de kostendekkingsgraad verhogen.

### **3.7.    *Besparingen***

De bezettingsgraad is de eerste graadmeter waaraan het aanbod aangepast wordt. Enkel bij de snelbussen is de kostendekkingsgraad in aanmerking genomen. Daarvoor bestaat ook een parallelle treinlijn waarvan de reiziger kan gebruikmaken, eventueel met één overstap. De Lijn tracht beiden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

De minister heeft inderdaad geen voorschriften bepaald voor de besparing, ook niet over de nachtnetten. De principes ervan zijn bepaald door De Lijn, maar ook grondig besproken en goedgekeurd door de raad van bestuur. De besprekingen over het nachtnet zowel in Antwerpen als in Gent, lopen nog.

De Lijn bereikt de grens van de besparingsmogelijkheden als ze de hoge kwaliteit wil blijven garanderen en het aantal reizigers wil behouden. Het klopt dat ingrepen in de frequentie het aantal reizigers kunnen beïnvloeden. De Lijn zal daar zorgzaam mee omspringen. Tot slot wijst de minister op de akkoorden over het personeel, zowel van De Lijn als van de exploitanten. Die zullen zorgvuldig uitgevoerd worden.

### **3.8.    *Spoorwegen***

Het federale niveau bepaalt momenteel de pre- en cofinancieringen voor de spoorwegen. Vlaanderen heeft nog geen rangorde bepaald voor de projecten van de spoorstrategie, omdat het eerst wil weten hoe groot de federale enveloppe voor spoorinvesteringen is.

## **4.    *Aanvullende vragen en antwoorden***

De heer *Lukas Van Der Taelen* wijst erop dat de reiziger van de weinig gebruikte lijn de dupe wordt om de middelen te kunnen inzetten om de frequentie en de capaciteit van populaire lijnen te verhogen. Hij merkt dat iedereen het erover eens is dat doorstroming

het tere punt is. Betekent het nieuwe softwaresysteem dat het bestaande detectiesysteem niet zal worden gebruikt? Mevrouw *Lies Jans* vraagt dan weer naar de overuren per provinciale entiteit.

Op vraag van mevrouw *Marleen Van den Eynde* antwoordt de heer *Roger Kesteloot* dat niet alle contracten met exploitanten stopgezet zijn. Daarop vraagt mevrouw *Marleen Van den Eynde* een overzicht van de stopgezette contracten. Riskeren bepaalde exploitanten daardoor het failliet? Ze is voor nieuwe tramlijnen in stedelijke gebied en in de districten, maar waarschuwt voor trams in de buitengemeenten. In Mortsel bijvoorbeeld verdringt de tram het gewone wegverkeer. Vreest De Lijn niet dat privémaatschappijen de weggefallen lijnen, bijvoorbeeld de snelbusdiensten of de nachtlijnen, zullen overnemen? De afschaffing van de lijn in Oostmalle treft wel degelijk het schoolverkeer maar ook de aansluiting van een volledige regio op het nieuw HSL-station te Brecht. Het lid informeert voorts of overwogen wordt de snelbuslijnen te behouden mits de ticketprijs de kosten dekt.

De heer *Jurgen Vanlerberghe* vraagt dat de juiste conclusies getrokken worden uit de evaluatie van de belbussen in de Westhoek.

De heer *Roger Kesteloot* zegt dat de verschillen in overuren per entiteit onder meer te verklaren zijn door de regionale arbeidskrapte. De afgelopen jaren zijn er aanzienlijke investeringen gebeurd in de verkeerslichtenbeïnvloeding, ook in Antwerpen. De lussen in de grond zijn een voorbijgestreefd systeem. Het systeem wordt wel degelijk gebruikt, maar heeft niet het verwachte effect. Bij wegenwerken worden de lussen geregeld beschadigd, wat het een duur systeem maakt. Een ander nadeel is dat er maar één kruispunt mee gestuurd kan worden. Bovendien wordt de bus of tram gedetecteerd op 200 tot 300 meter van het kruispunt en kan de bus of tram daarna nog vertraging oplopen door een verkeerd geparkeerde auto bijvoorbeeld. Het systeem is zo statisch dat als er veel openbaar vervoer passeert, de andere rijrichting te weinig doorgelaten wordt. Om die redenen is De Lijn blij met het nieuwe Antwerpse verkeersaansturingssysteem.

Het klopt niet dat er massaal contracten met exploitanten worden opgezegd. De contracten met de snelbusexploitanten zijn uit voorzorg opgezegd. De wijzigingen aan het aanbod en de verdeling van de lijnen tussen De Lijn en de exploitanten en de exploitanten onderling worden heronderhandeld. De Lijn wil de goede samenwerking met de exploitanten en de evenwichtige verdeling tussen regie en uitbesteding, het zogenaamde Vlaamse model, immers vrijwaren.

Voor het Gentse nachtnet vreest De Lijn de concurrentie niet maar praat ze integendeel over samenwerking. De Lijn is niet bang voor comodaliteit, maar wil samenwerken, vooral voor dunbevolkte lijnen of tijdstippen. Daarbij komt nog dat de tarieven van privémaatschappijen niet concurrentieel zijn met die van De Lijn.

Zelfs als de NMBS-tarieven gerekend worden voor de snelbussen, is de kostendekkingsgraad lager dan 15%. Het merendeel van de reizigers is trouwens student; dat betekent onder meer dat de bus tijdens de heenrit vol zit en tijdens de terugrit leeg is. In het kader van de zuinige besteding van overheidsmiddelen, is het beter de verbinding via de spoorweg te laten verlopen. De laatste projecten van basismobiliteit zijn in voege getreden begin 2007. Na de evaluatie van 2008 was er een politieke consensus om de invullingsgraad,

uitgedrukt in aantal inwoners, bediend met basismobiliteit, te beperken tot 90%, onder andere omdat de marginale kost voor de laatste tien percent exorbitant was, maar ook omdat niet alle Vlamingen in woonzones wonen. Na de besparingen zal nagegaan worden hoe het met de basismobiliteit in elke gemeente gesteld is.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Jan ROEGIERS,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

|        |                                                         |
|--------|---------------------------------------------------------|
| AWV    | Agentschap Wegen en Verkeer                             |
| ESR95  | Europees Stelsel van Rekeningen 1995                    |
| IAVA   | Interne Audit van de Vlaamse Administratie              |
| ICT    | informatie- en communicatietechnologie                  |
| kmo    | kleine of middelgrote onderneming                       |
| MIVB   | Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel |
| NMBS   | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen         |
| OVC    | openbaarvervoercommissie                                |
| ReTiBo | Registratie, Ticketing en Boordcomputer                 |
| vte    | voltijdsequivalent                                      |
| VVM    | Vlaamse Vervoermaatschappij                             |
| VVSG   | Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten              |



**BIJLAGE:**

De presentatie van de heer Roger Kesteloot,  
directeur-generaal van De Lijn





Vlaams Parlement  
26 april 2012

Roger Kesteloot  
Directeur-generaal

**Commissie Mobiliteit  
Besparingen De Lijn 2012**





**Begroting en actieplan 2012**

29/05/2012      Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012      Dia 2



## Financiële context De Lijn 2012

- Bedrijfseconomisch tekort in 2011 heeft een structurele impact op de kosten van 2012 € 40 mio.
- Geen volledige compensatie stijgende kosten van o.m. exploitanten, leerlingenvervoer, endogene groei kost salarissen, leverancierscontracten ... € 13 mio.
- Wegvallen eenmalig bruikbare provisies € 7 mio.

|                                         |                  |
|-----------------------------------------|------------------|
| <b>Besparingsdoelstelling voor 2012</b> | <b>€ 60 mio.</b> |
|-----------------------------------------|------------------|

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 3



## Actieplan 2012 principes

- Opbrengsten verhogen € 600.000
- Kosten verminderen € 17,2 mio.
- Afstemmen aanbod op vraag € 42,2 mio.

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 4



## Inkomsten verhogen

- Extra ontvangsten & boetes door extra controles
  - Vandaag startschot
  - Maandelijks 2 controles per provincie aankondigen (Metro & website)
  - Ook onaangekondigde controles
- Ontvangsten verhogen door meer verkoop
  - B2B: bedrijven met een goed aanbod actief opzoeken
  - Sms-ticket promoten (pancarte aan haltes)

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

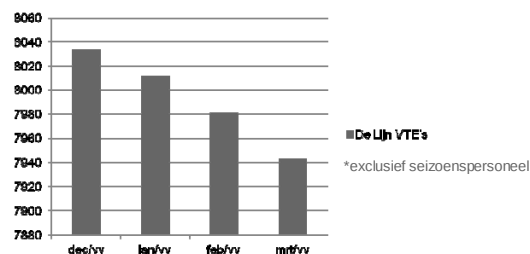
Dia 5



## Kosten verminderen

Absolute wervingsstop

- Uitzondering voor chauffeurs, veiligheidspersoneel en kritische functies
- Evolutie aantal VTE's



29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

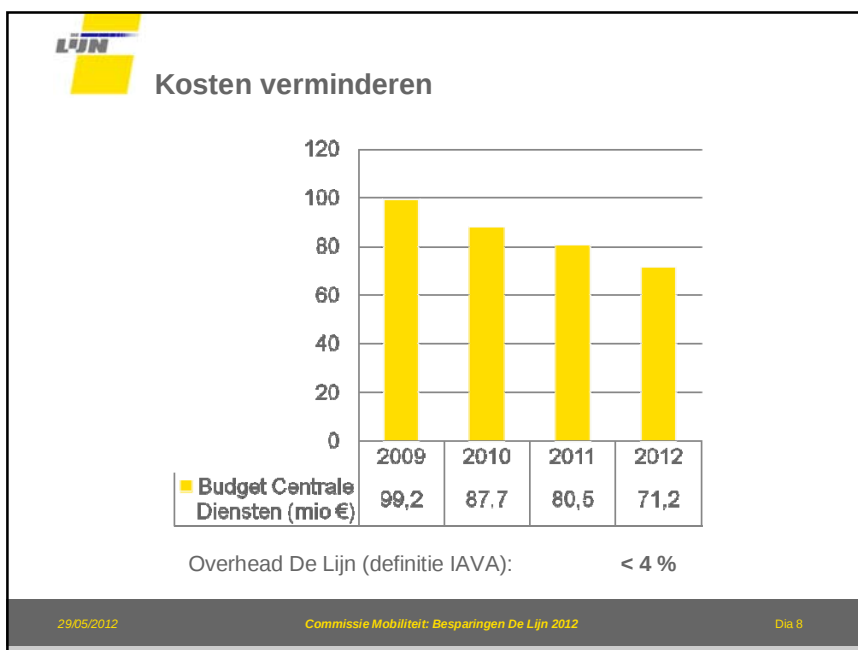
Dia 6



## Kosten verminderen

- Energie besparen
  - Maatregelen
    - In gebouwen & ingebruikname nieuwe stelplaatsen
    - Extra 1% besparing brandstof via eco-driving
    - Uitrol van effecten meettram Hermelijn
  - Eerste resultaten
    - Diesilverbruik: - 1,3%
    - Verwarming gebouwen: tot – 11% (t.o.v. 2009)

29/05/2012
Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012
Dia 7





## Kosten verminderen

- Stappenplan productiviteit
- Actieve vermindering aantal overuren

|                                        | jan – feb 2011 | jan – feb 2012 |         |
|----------------------------------------|----------------|----------------|---------|
| aantal overuren bij loontrekkenden     | 31.294         | 23.871         | -23,72% |
| aantal overuren bij weddetrekkenden    | 2.393          | 1.937          | -19,05% |
| aantal overuren per VTE loontrekkende  | 4,97           | 3,78           | -23,90% |
| aantal overuren per VTE weddetrekkende | 1,44           | 1,16           | -19,73% |

- Minder gelede bussen buiten piek

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 9



## Aanbod beter afstemmen op vraag

- Ingrepen in aanbod in functie van laagste vraag (op basis van Prodata-ontvangsten, expertise en tellingen)
- Ontzien van vervoer woon-werk en woon-school
- Nood aan detailgegevens over het gebruik → ReTiBo
- Periodieke evaluatie
  - o.a. gebiedsevaluaties

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 10



## Evaluatiemodel

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 11



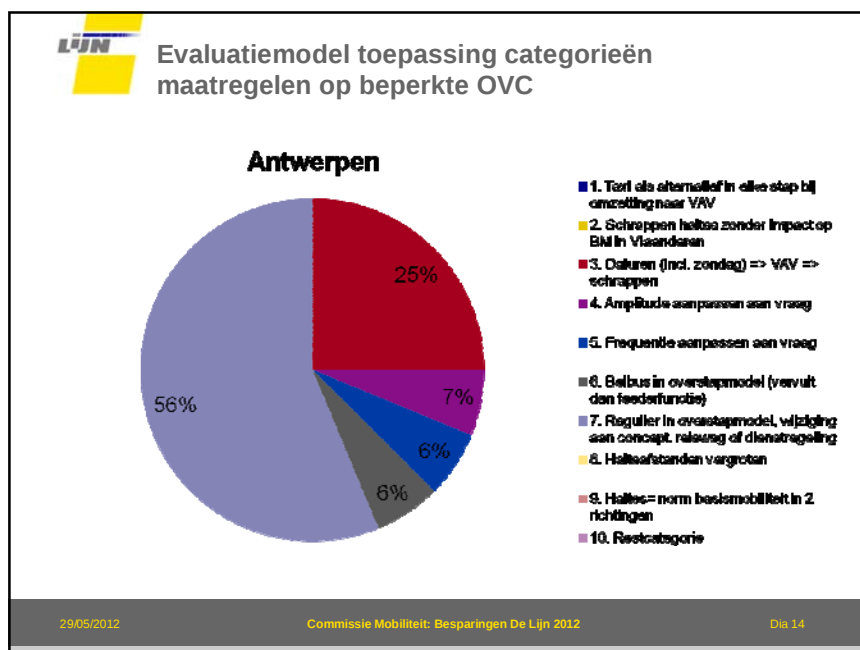
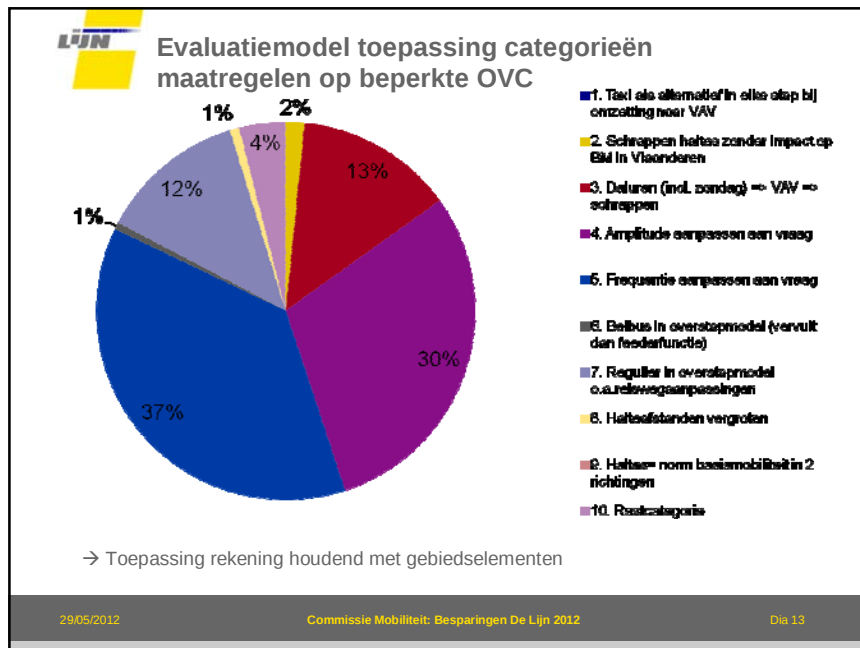
### Besparingsmaatregelen 2012

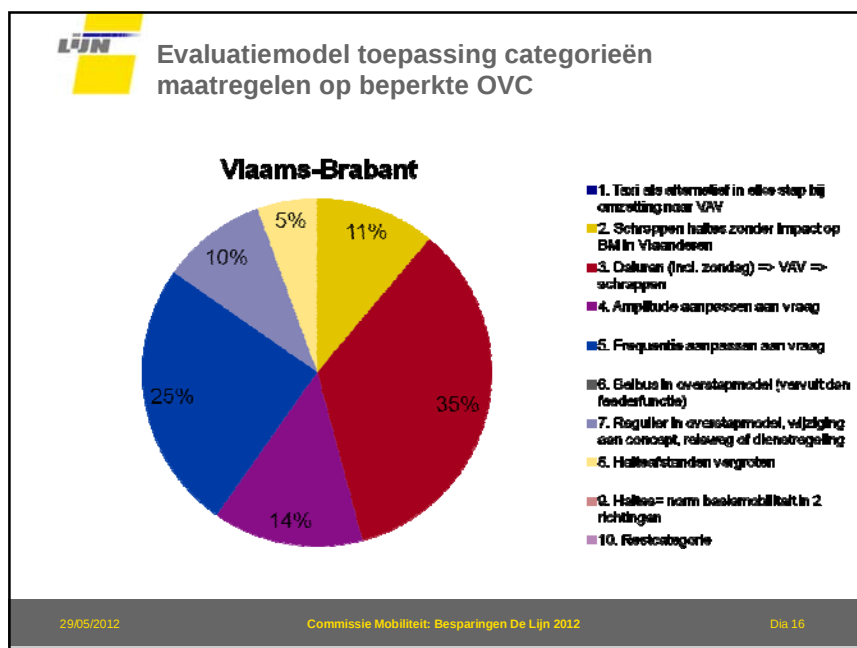
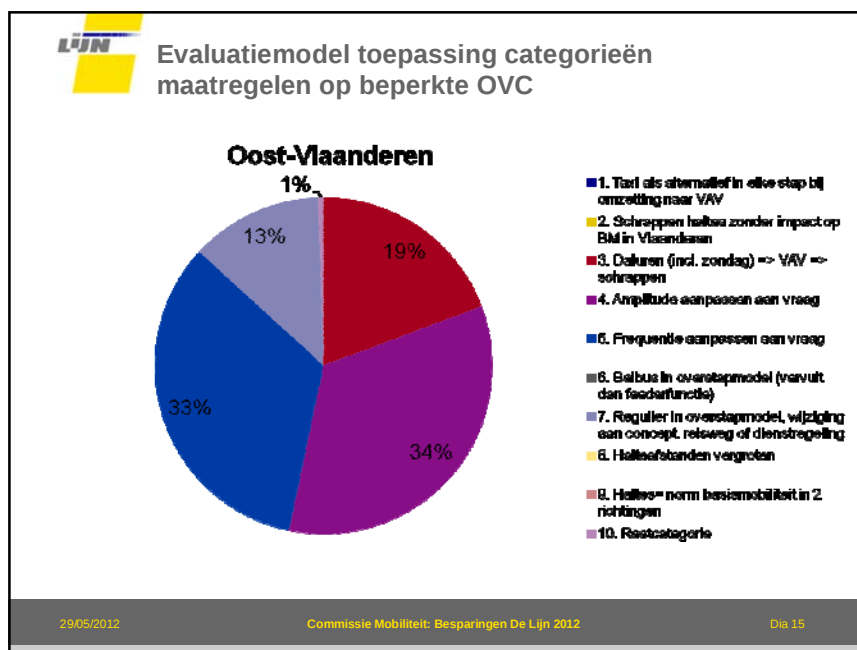
— maatregelen in aanbod exploitatie: € 42,2 mio.

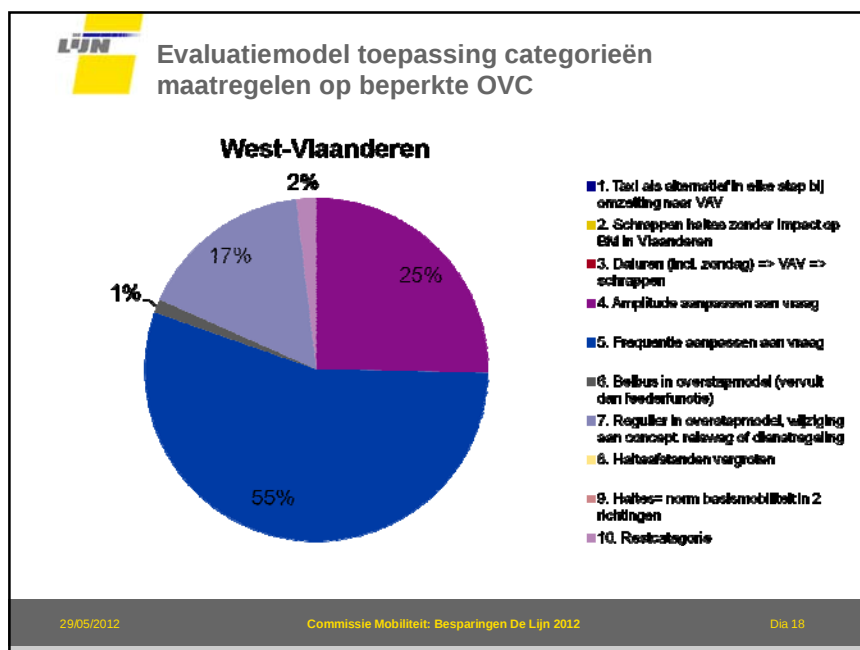
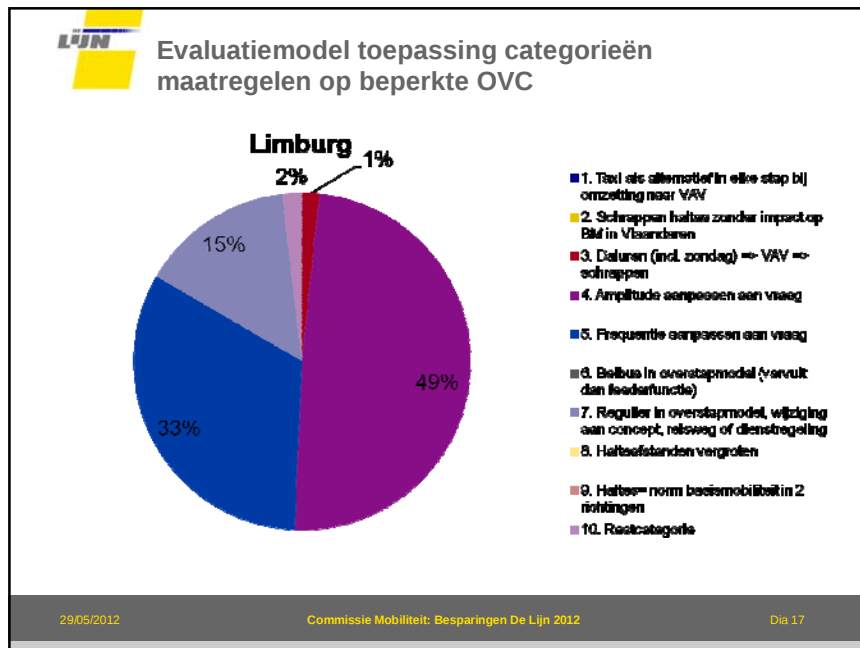
## Evaluatiemodel

1. Schrappen haltes zonder impact op BM in Vlaanderen
2. Daluren (incl. zondag) → VAV → schrappen
3. Amplitude aanpassen aan vraag
4. Frequentie aanpassen aan vraag
5. Taxi als alternatief in elke stap bij omzetting naar VAV
6. Belbus in overstapmodel (vervult dan feederfunctie)
7. Regulier in overstapmodel
8. Halteafstanden vergroten
9. Haltes = norm basismobiliteit in 2 richtingen
10. Restcategorie

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 12









**Onderzoek concrete maatregelen**

Onderzoek in de diepte afgestemd op gebied

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 20



## Onderzoek besparingsmaatregelen - fiche

- Betrokken lijnen
- Betrokken lokale overheden + communicatieverloop
- Voorstel van aanpassing
- Motivatie
- Betrokken reizigers
- Effect op basismobiliteit
- Alternatief voor de reizigers
- Communicatie naar de reizigers

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 21



## Onderzoek besparingsmaatregelen - fiche Fiche besparingsmaatregel

Opgemaakt door: De Lijn Vlaams-Brabant op 14/02/2012

Naam maatregel: **Verminderen aanbod lijn 216 Asse - Mollem - Kobbegem - Relegem tot functioneel aanbod**

|                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr. maatregel:                                      | 369                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Categorie:                                          | optimalisatie/ aanpassing van het aanbod                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Betrokken lijn:                                     | <b>216 Asse - Mollem - Kobbegem - Relegem</b>                                                                                                                                                                                                                                             |
| Betrokken gemeentes:                                | Asse                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Procesverloop met lokale overheid:                  | Brief "Ontwerp maatregelen aan het aanbod in 2012" (12/01/2012)<br>Herhalingsbrief De Lijn (20/01/2012)<br>Asse: Overleg met mobiliteitsambtenaar Ann Timmermans (24/01/2012) - opmerkingen op papier overhandigd + verslag: e-mail (zie bijlage) - geen reactie ontvangen op het verslag |
| Voorstel van aanpassing van het aanbod:             | Ritten met lage bezetting schrappen en enkel de ritten in functie van de beschutte werkplaats en scholen behouden - nieuwe dienstregeling zie bijlage                                                                                                                                     |
| Motivatie + toepassing kader besparingsmaatregelen: | Lage bezetting daluren (week en weekend)<br>Amplitude afbouwen > BM                                                                                                                                                                                                                       |

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 22

|                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <h2>Onderzoek besparingsmaatregelen - fiche</h2> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Betrokken reizigers met alternatief:                                                                                               | Meerrijtelling: ritten richting Mollem 25 reizigers/dag (GBZ 1,6 reizigers/rit)<br>Meerrijtelling: ritten richting Asse 7 reizigers/dag (GBZ 0,4 reizigers)                                                                                                                                                  |
| Betrokken reizigers zonder alternatief:                                                                                            | Meerrijtelling: ritten richting Mollem 25 reizigers/dag (GBZ 1,6 reizigers/rit)<br>Meerrijtelling: ritten richting Asse 23 reizigers/dag (GBZ 1,3 reizigers/rit)                                                                                                                                             |
| Effect op de norm basismobiliteit:                                                                                                 | amplitude        nee<br>frequentie        nee<br>loopafstand       nee                                                                                                                                                                                                                                       |
| Alternatief voor de reizigers:                                                                                                     | Functionele bediening op lijn 216 voor scholieren en beschutte werkplaats<br>Lijn 242 Brussel - Wemmel - Asse (tussen Asse en Mollem) (60' frequentie)<br>Belbus 748 Opwijk - Merchtem - Wemmel (tussen Mollem en station Mollem)<br>NMBS verbinding Asse - Mollem (2 tot 3 ritten per uur in spitsrichting) |
| Voorziene startdatum:                                                                                                              | 16/04/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Communicatie naar reizigers:                                                                                                       | Algemeen communicatieplan                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <div> <div>29/05/2012</div> <div>Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012</div> <div>Dia 23</div> </div>                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <h2>Onderzoek besparingsmaatregelen - fiche</h2> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Fiche Besparingsmaatregel</b>                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Nummer maatregel:                                                                                                                    | GStr/2012/2115-16                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Betrokken lijnen:                                                                                                                    | 2115 Gent - Drongen - Nevele - Tielt<br>2116 Gent - Drongen - Nevele - Deinze                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Informatie lijn:                                                                                                                     | - <b>Frequentie &amp; amplitude:</b><br>Lijn 15    P2: (5:15 - 21:55) - freq: 60'<br>P4: (5:11 - 21:49) - freq: 60'<br>zaterdag: (8:11 - 23:15) - freq: 4 ritten per dag<br>zondag: (9:11 - 22:15) - freq: 1 ochtendrit + 1 avondrit<br>Lijn 16    P2: (5:47 - 21:10) - freq: 4 ritten per dag<br>P4: (5:51 - 20:07) - freq: 7 ritten per dag<br>zaterdag: (8:47 - 22:43) - freq: 60'<br>zondag: (9:47 - 21:43) - freq: 120'<br>- <b>Lijfvoering:</b> regie (Zomergem en Destebergen)<br>exploitant Geys (P2 lijn 15)<br>- <b>Aantal reizigers 2011:</b> lijn 15: 237.330<br>lijn 16: 42.063<br>- <b>Kostendekking:</b> lijn 15:    P2: 2,27% - P4: 1,97% - za: 1,77% - zo: 2,16%<br>lijn 16:    P2: 1,40% - P4: 2,81% - za: 2,50% - zo: 1,56%<br>- <b>Gemiddelde maximale bezetting per rit (ovb ritsladien):</b><br>Lijn 15:    P2: 31 - P4: 17 - za: 8 - zo: 8<br>Lijn 16:    P2: 13 - P4: 14 - za: 16 - zo: 15 |
| Maatregel:                                                                                                                           | P2: optimalisatie ritten rlv 30'-kaders richting Deinze<br>Concreet gaat het om volgende ritten:<br>- rit 301 van lijn 15 (Gent Sint-Pietersstation 18:07 - Ruiselede Markt 19:08) wordt geschrapt<br>- rit 311 van lijn 16 wordt met 9' vervroegd en wordt Gent Sint-Pietersstation 18:15 - Deinze Station 19:10<br>P2 en P4: afschaffen laatste rit Ruiselede - Gent<br>- rit 340 (P2/290 (P4) van lijn 15 (Ruiselede Markt 18:52 - Gent Sint-Pietersstation 19:43) wordt geschrapt<br>Zaterdag: halveren frequentie lijn 16: van 60' naar 120'<br>Hierdoor worden de uren op zaterdag en zondag gelijkgeschakeld.<br>Zie <a href="#">bijlage 1</a> : huidige dienstregeling met aanduiding aangepaste en geschrapte ritten                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-------------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------|
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Motivatie :</b>                                                                | - P2 : aanbieden 30'-kaders Gent -> Deinze<br>- beperkte bezetting late ritten<br>- zaterdag : gelijkshakelen aanbod zaterdag en zondag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Aantal betrokken reizigers :</b>                                               | - aantal betrokken reizigers<br>P2 rit 340: 9 reizigers (telling 12/05/2011)<br>P4 rit 290: 15 reizigers (ritbladen februari 2011)<br>- halveren frequentie lijn 16 zaterdag: zie bijlage 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Alternatief :</b>                                                              | voorgaande of volgende rit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Effect op norm basismobiliteit :</b>                                           | <table border="0"> <tr> <td>Amplitude</td> <td><input type="radio"/> ja</td> <td><input checked="" type="radio"/> x</td> <td><input type="radio"/> neen</td> </tr> <tr> <td>Frequentie</td> <td><input type="radio"/> ja</td> <td><input checked="" type="radio"/> x</td> <td><input type="radio"/> neen</td> </tr> <tr> <td>Loopafstand</td> <td><input type="radio"/> ja</td> <td><input checked="" type="radio"/> x</td> <td><input type="radio"/> neen</td> </tr> </table>               | Amplitude                          | <input type="radio"/> ja      | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen | Frequentie                                              | <input type="radio"/> ja      | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen    | Loopafstand | <input type="radio"/> ja | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen |
| Amplitude                                                                         | <input type="radio"/> ja                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen    |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Frequentie                                                                        | <input type="radio"/> ja                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen    |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Loopafstand                                                                       | <input type="radio"/> ja                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input checked="" type="radio"/> x | <input type="radio"/> neen    |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Betrokken gemeentes:</b><br>(incl. aanduiding reactie)                         | <table border="0"> <tr> <td>Aalter</td> <td>Reactie ontvangen: 21/02/2012</td> </tr> <tr> <td>Deinze (DBS 1: 50%)</td> <td>Reactie ontvangen: geen</td> </tr> <tr> <td>Gent (DBS 4 + lijnkaart speciaal + gratis nachtvervoer)</td> <td>Reactie ontvangen: 23/02/2012</td> </tr> <tr> <td>Nevele (DBS 1)</td> <td>Reactie ontvangen: 23/02/2012</td> </tr> <tr> <td>Ruislede</td> <td>Reactie ontvangen: geen</td> </tr> <tr> <td>Tielt</td> <td>Reactie ontvangen: geen</td> </tr> </table> | Aalter                             | Reactie ontvangen: 21/02/2012 | Deinze (DBS 1: 50%)                | Reactie ontvangen: geen    | Gent (DBS 4 + lijnkaart speciaal + gratis nachtvervoer) | Reactie ontvangen: 23/02/2012 | Nevele (DBS 1)                     | Reactie ontvangen: 23/02/2012 | Ruislede    | Reactie ontvangen: geen  | Tielt                              | Reactie ontvangen: geen    |
| Aalter                                                                            | Reactie ontvangen: 21/02/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Deinze (DBS 1: 50%)                                                               | Reactie ontvangen: geen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Gent (DBS 4 + lijnkaart speciaal + gratis nachtvervoer)                           | Reactie ontvangen: 23/02/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Nevele (DBS 1)                                                                    | Reactie ontvangen: 23/02/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Ruislede                                                                          | Reactie ontvangen: geen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| Tielt                                                                             | Reactie ontvangen: geen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Procesverloop lokale overheden :</b>                                           | - gesprekken met stad Gent dd 23/01/2012+ 08/02/2012<br>- toelichten wijziging + overhandigen brief op maat van betrokken gemeentes dd 14/02/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Communicatie naar reizigers :</b>                                              | - herdruk en verspreiding van nieuwe lijnfolder<br>- nieuwe dienstregelingen worden op de website van De Lijn geplaatst                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Datum OVC:</b>                                                                 | 6/03/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Voorziene startdatum:</b>                                                      | 17/05/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |
| <b>Datum fiche :</b>                                                              | 29/02/2012                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                    |                               |                                    |                            |                                                         |                               |                                    |                               |             |                          |                                    |                            |

|                                                                                     |                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|  |                                                |
| <h2>Informatie naar lokale overheden</h2>                                           |                                                |
|  |                                                |
| 29/05/2012                                                                          | Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 |
| Dia 26                                                                              |                                                |



### Info naar de partners

- Aan lokale overheid brief sturen met voorstel wijzigingen
  - Vragen naar reactie voor beperkte OVC
- Gemeente of stad reageert formeel binnen afgesproken termijn
- Verder overleg (indien gewenst – bij eerste signaal)
- Reacties worden meegenomen tijdens beperkte OVC
- Terugkoppeling na beslissing
  
- Bij inhoudelijke argumenten vanwege lokale overheid, die niet via bilateraal overleg kunnen worden opgelost
  - Beperkte OVC met lokale overheden

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 27



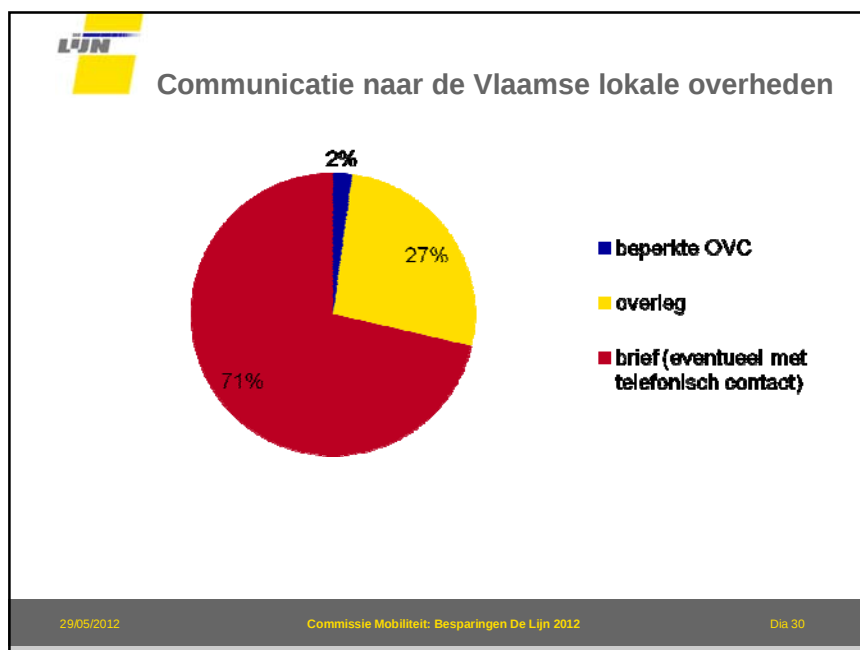
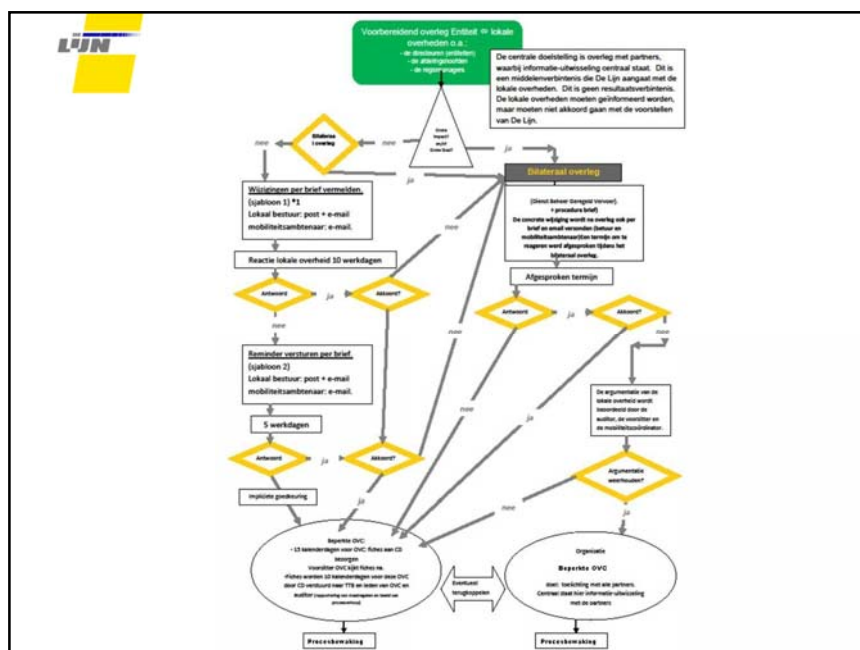
### Info naar de partners

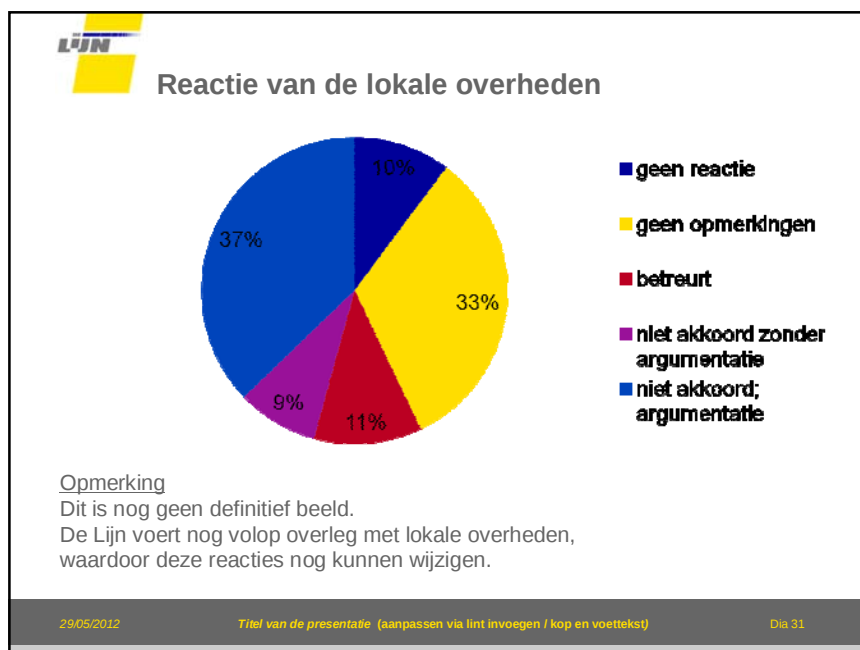
- Magazine: Op 1 Lijn  
Nummer 79 - maart 2012
  
- FAQ
  - Waarom moet De Lijn in 2012 besparen?
  - Hoe pakt De Lijn de besparingsoperatie aan?
  - Hoe worden de gemeentes op de hoogte gebracht?
  - Wat houdt een beperkte OVC precies in?

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 28



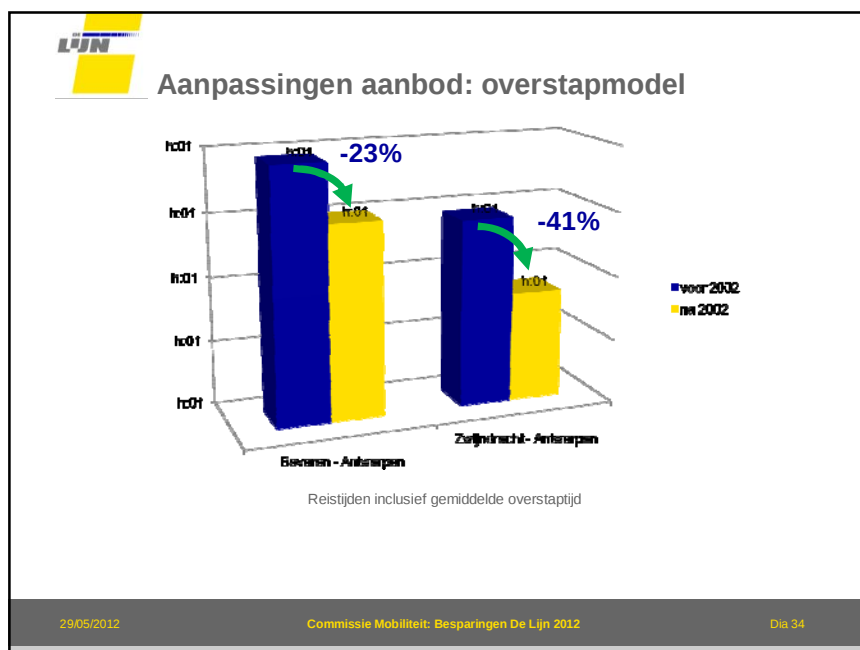


**Lijn** **Aanpassingen aanbod: overstapmodel**

Sinds 2002 toegepast op Linkeroever. Met succes...

Waarom?

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 33





## Aanpassingen aanbod: overstapmodel



Hiërarchisering van het net  
Rol van de bus  
Overstapmodel  
invloegende corridors



Minder bussen -  
Afbouw  
Rooseveltplaats

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 35



## Aanpassingen aanbod: overstapmodel

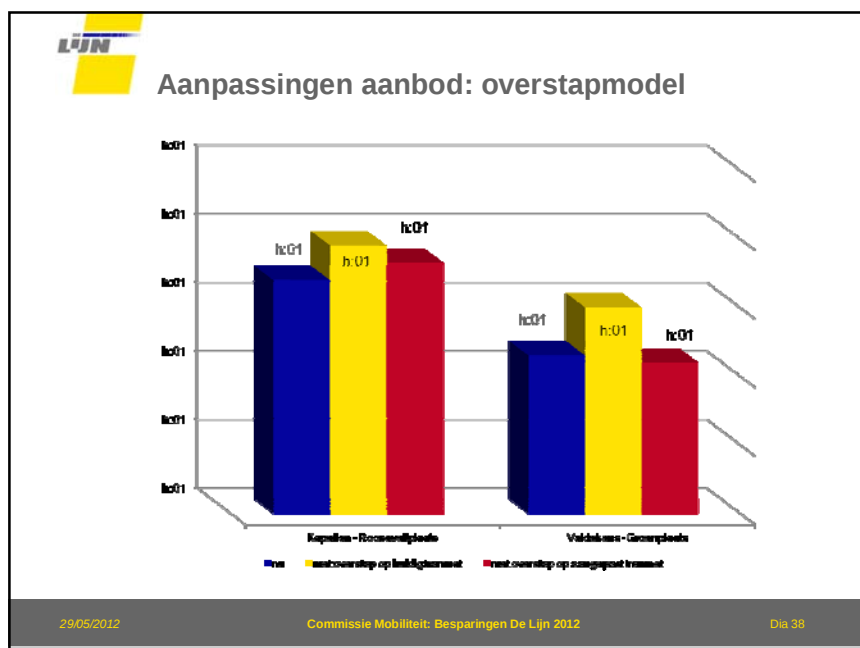
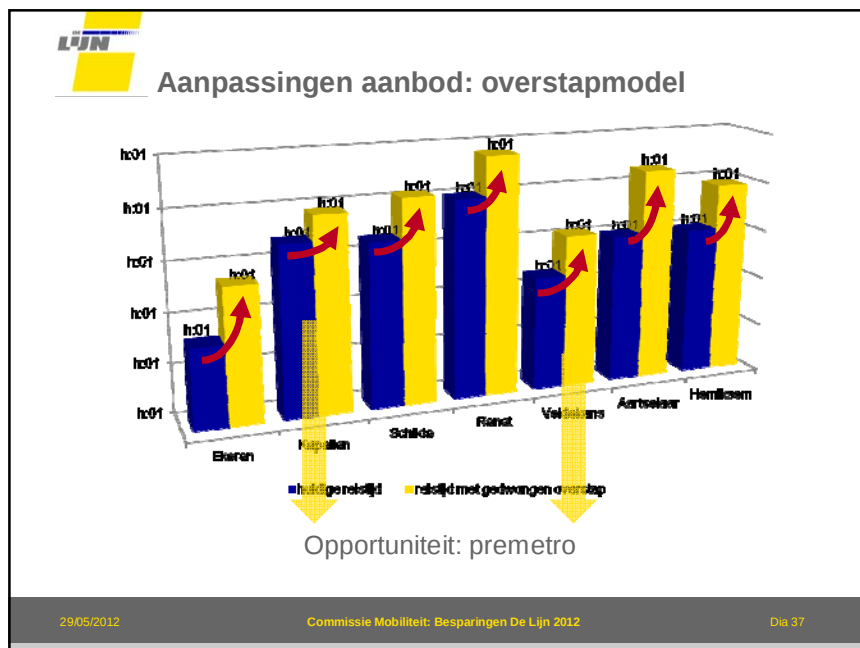
4 criteria van essentieel belang voor succesvol overstapmodel

- Totale reistijd
- Bereikbaarheid – streven naar één overstap
- Betrouwbaarheid
- Capaciteit

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 36



**Lijn** **Aanpassingen aanbod: overstapmodel**

Merksem/Luchtbal

Berchem

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 39

**Lijn** **Aanpassingen aanbod: beperken amplitude**

**65** Gent Handelsmarkt - Zomergem - Ursel  
**66** Zomergem - Eeklo  
**67** Gent Handelsmarkt - Zomergem - Waarschoot - Eeklo

maandag - vrijdag (schooldag)

|                                 | 65    | 66    | 67    |
|---------------------------------|-------|-------|-------|
| voormiddag                      | 478   | 483   | 109   |
| Gent Handelsmarkt               | 39:14 | 21:30 | 20:34 |
| Gent Ysmatweg                   | 20:40 | 21:36 | 22:40 |
| Gent Kinkdijk                   | 20:41 | 21:38 | 22:41 |
| Gent Stroghaai                  | 20:41 | 21:41 | 22:41 |
| Gent Sint-Pieterstation         | 20:47 | 21:47 | 22:47 |
| Gent Sint-Pieterstation         | 20:47 | 21:47 | 22:47 |
| Gent Dijk Wijk                  | 20:54 | 21:54 |       |
| Gent Dijk                       |       |       |       |
| Gent Sint-Jacobs                | 20:58 | 21:58 |       |
| Gent Kinkdijk                   | 20:59 | 21:59 |       |
| Gent Dijk Wijk                  |       |       |       |
| Martha'skerke Groenstaatsstraat | 22:06 | 22:06 |       |
| Martha'skerke VOSD AHS          |       |       |       |
| Lovenegem Kerk                  | 22:17 | 22:17 |       |
| Zomergem Schouwburgstraat       | 22:23 | 22:23 |       |
| Zomergem Kerk                   | 22:23 | 22:23 |       |
| Ursel Kerk                      | 22:35 |       |       |
| Remouchies Kerk                 |       |       |       |
| Waarschoot Kerk                 |       |       |       |
| Eeklo Station                   |       |       |       |
| Eeklo Markt                     |       |       |       |
| Eeklo Rovers                    |       |       |       |
| Eeklo P.T.                      |       |       |       |

*Wacht Wijk*

1. Eeklo halte tijdens de openingsdagen van de Eeklo  
 2. Eeklo niet op 24 en 31 december

3. Wacht tot 5 minuten na de aankomst tussen de Sprintbus 52-53-54 richting Eeklo en lijnbus 65-67 richting Zomergem

Gemiddeld aantal getroffen reizigers = 3

Effect op norm Basismobiliteit = neen (amplitude, frequentie, loopafstand)

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 40



## Aanpassingen aanbod: belbussen

Algemeen principe: aanpassing frequentie => onderzoeken in functie van het gebruik  
Vb. afwijking algemene regel in functie van marktbezoek

[illegible]

### Aanpassingen aanbod: frequentie verlagen

- Lijn 45 (Hasselt – Diepenbeek – Genk)
- Overgaan naar 30' frequentie tijdens schoolvakanties
- Enkel tussen Hasselt en Genk
- Tijdens deze periode is de vraag beduidend lager
- De geschrapte ritten vinden hun alternatief in de voorgaande of volgende rit
  - + reizen tussen Hasselt en Genk: met lijn 1 & 36
  - + reizen tussen Hasselt en UHasselt: met lijn 20a & 36
  - + reizen tussen UHasselt en Genk: met lijn 36

**Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012**



## Aanpassing aanbod: nachtnet Gent

### Nachtnet Gent vrijdag- & zaterdagnacht (weekend)

N1 Mariakerke – Zuid (via Drongen)  
N2 Mariakerke – Zuid (via Oude Bareel)  
N3 Wondelgem – Zuid  
N4 Zwijnaarde – Zuid (via Ledeberg)  
N5 Oostakker – Zuid  
N6 Sint-Denijs-Westrem – Zuid

- Het gebruik in 2011 is verder gedaald t.o.v. 2010
  - 2008: 517 reizigers/weekend
  - 2010: 172 reizigers/weekend
  - 2011: 158 reizigers/weekend\*
    - Gemiddeld bezetting vrijdagnacht = 4 reizigers/rit
    - Gemiddeld bezetting zaterdagnacht = 6,4 reizigers/rit

\*o.b.v. tellingen oktober 2011

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 43



## Aanpassing aanbod: nachtnet Gent

- Alternatief?
  - Vandaag: gewijzigd laatavondnet of eerste rit regulier vervoer
  - Toekomst: eventueel via derdebetalerovereenkomst of mogelijk samenwerking met taxisector
- Er is geen effect op de norm basismobiliteit

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 44



## Concrete acties - kader voor aanbod

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 45



## Samenwerking partners

- Kwalitatief openbaar vervoer door samenwerking met de partners
  - Doorstroming bevorderen (lichtenbeïnvloeding, busbanen, ...)
  - Omleidingkilometers beperken
  - ...

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 46



## Doorstroming

### Samenwerking AWV:

- Task Force Doorstroming: meer richten op trajecten en belangrijke verkeersassen i.p.v. geïsoleerde knelpunten
- Utopia (Leuven): groene golf op de Tiensesteenweg
- Berchem Kerk (A'pen): win-win situatie
- K.A.R. (Verkeerslichtenbeïnvloeding door Korte Afstands Radio): lijn 358 Leuven-Brussel

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 47



## Samenwerking partners

- Belang doorstroming
  - Als de gemiddelde snelheid van de voertuigen van De Lijn zou toenemen kan er met
    - hetzelfde aantal voertuigen
    - hetzelfde aantal personeel
    - meer aanbod gerealiseerd worden
  - Verhoging doorstroming
    - = verhoging comfort van de reiziger
    - = verhoging aantal reizigers
    - = verhoging stiptheid!
- = verhoging inkomsten en capaciteit

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 48



## Samenwerking partners

- Belang doorstroming
- Theoretisch voorbeeld
- Uitgangspunten
  - Verbinding met 15 voertuigen
  - Huidige frequentie blijft behouden
  - Commerciële snelheid verhoogt van 12 km/u naar 18 km/u
  - Totale reistijd daalt (60 min. → 40 min.)
- Resultaat
  - Reistijd verbeterd met een derde
  - Aantal voertuigen kan herleid worden naar 10 (i.p.v. 15)
  - Effect op inzet personeel

29/05/2012
Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012
Dia 49

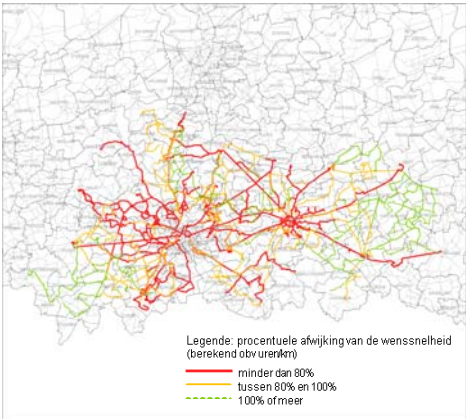


## Samenwerking partners

- Wenssnelheid vs. commerciële snelheid

**Commerciële snelheid**  
afstand van de afgelegde weg /  
rijtijd met halteringstijd inbegrepen

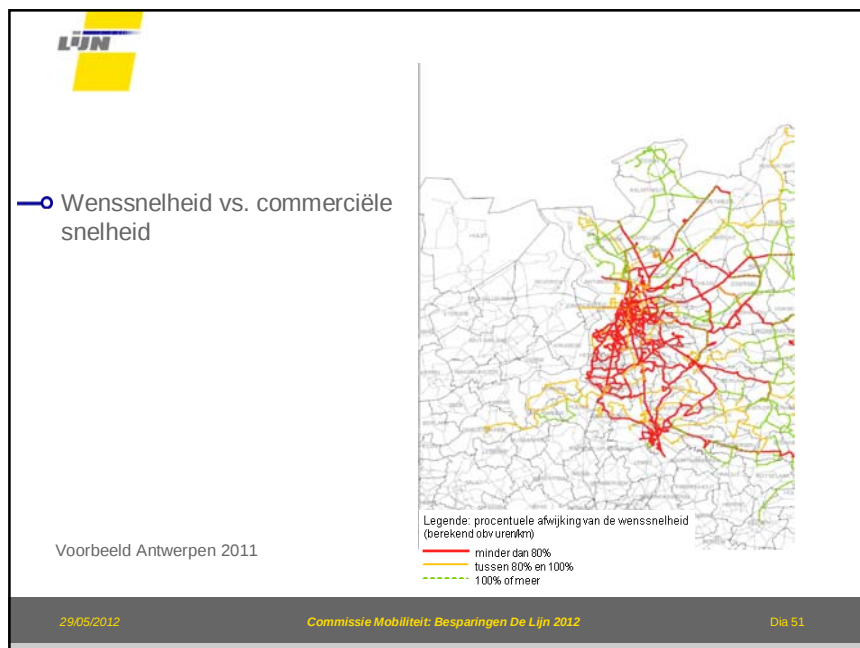
Voorbeeld Vlaams-Brabant 2011



Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid (berekend obvuren/km)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

29/05/2012
Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012
Dia 50



**Lijn**

## Samenwerking partners

Wenssnelheid vs. commerciële snelheid

- Gemiddelde commerciële snelheid ligt 16% lager dan de gemiddelde wenssnelheid (algemeen 2011)
- Wanneer we enkel naar de lijnen met 'snelheidsverlies' kijken: 29,3% (2011)

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 52



## Samenwerking partners

- Omleidingen
- Omleidingen ten gevolge van infrastructuurwerken in 2011

**Vlaanderen** **3.133.444 km**

\*omleidingen met een duur van minder dan 10 dagen werden niet opgenomen

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 53



## Samenwerking partners

- Omleidingen
- Omleidingkilometers t.o.v. totaal beladen kilometers (2011)

**Vlaanderen** **1,83 %**

\*omleidingen met een duur van minder dan 10 dagen werden niet opgenomen

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 54



## Communicatie wijzigingen aanbod

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 55



## Duidelijke communicatie

- Pas als alles concreet is
- Op maat
- Gefaseerd
  - Fase 1: Registratie : [www.delijn.be/blijfopdehoogte](http://www.delijn.be/blijfopdehoogte)
  - Fase 2: Informatie op maat: [www.delijn.be/aanpassingen](http://www.delijn.be/aanpassingen)

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 56



## Fase 1

### Blijf op de hoogte

# Wij vinden is het vervelend dat er zo veel onduidelijk.

- Advertenties
- Banners
- Naar registratiepagina



Laat hier uw e-mail achter.

Dan vertellen we het u persoonlijk.



29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 57

The screenshot shows a web browser window displaying the Lijn website's registration page. The page has a blue header with the Lijn logo and navigation links. The main content area is white with a blue background image of a sky and clouds. A prominent yellow banner at the top of the main content area contains the text 'Verandert er iets aan uw lijn?' and a question mark icon. Below this banner, the heading 'Wij houden u op de hoogte' is displayed. The text explains that users will receive updates on new products and services. A form for registration is provided, including fields for 'Naam', 'E-mailadres', and 'Wachtwoord'. A 'Registreren' button is located at the bottom of the form. The browser's address bar shows the URL 'http://www.lijn.nl/registratie/'.



## Fase 2 Informatie op maat

- E-mail info op maat naar geregistreerden op moment info beschikbaar van provincie
- Website: [delijn.be/aanpassingen](http://delijn.be/aanpassingen)
  - per provincie
  - per lijn

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 59



## E-mail na registratie 'Blijf op de hoogte'

Verzonden: wo 18/04/2012 13:26  
Aan: Isabelle Colbrandt

[Is deze mail niet leesbaar? Bekijk hier de online versie.](#)



### Verandert er iets aan uw lijn

Beste renee buytynck,

Op 17/05/2012 wijzigt ons aanbod. Vanaf vandaag is alle informatie voor Oost-Vlaanderen beschikbaar.

Klik op onderstaande link om te kijken of er voor uw lijn(en) iets wijzigt:

[Een overzicht van uw lijn\(en\).](#)

Bedankt voor uw vertrouwen.

De Lijn Oost-Vlaanderen

**Bekijk nu de aanpassingen voor Oost-Vlaanderen**



OOST-VLAANDEREN

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 60

**Lijn**

## Campagne delijn.be/aanpassingen

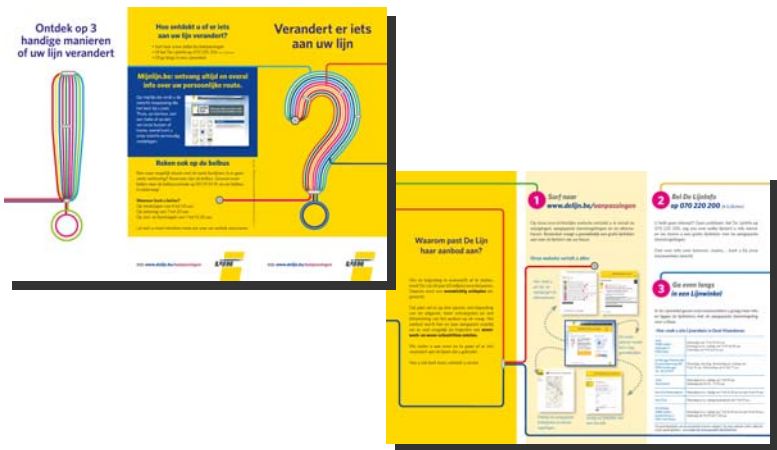
- ➔ [www.delijn.be/aanpassingen](http://www.delijn.be/aanpassingen)
- ➔ Affiches + folders (in openbare plaatsen, voertuigen, verkooppunten, ...)
- ➔ Brief naar abonnees
- ➔ Banner + nieuwsitem op delijn.be
- ➔ Artikels infokranten steden/gemeenten



29/05/2012      Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012      Dia 61

**Lijn**

## Folders

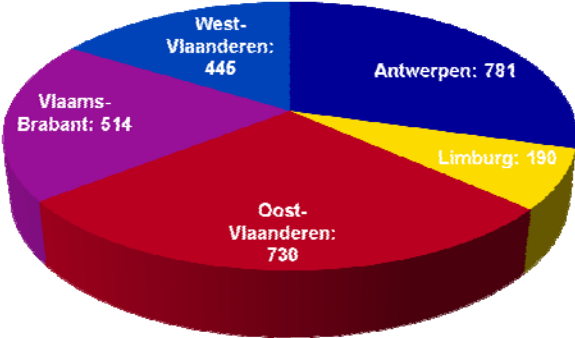


29/05/2012      Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012      Dia 62

[illegible]

**E-mails 'Blijf op de hoogte'**

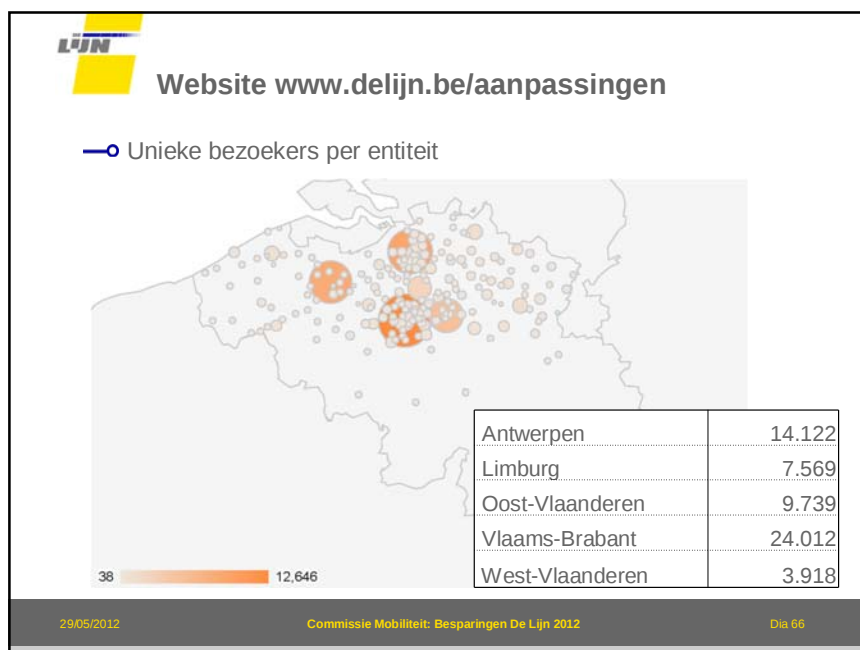
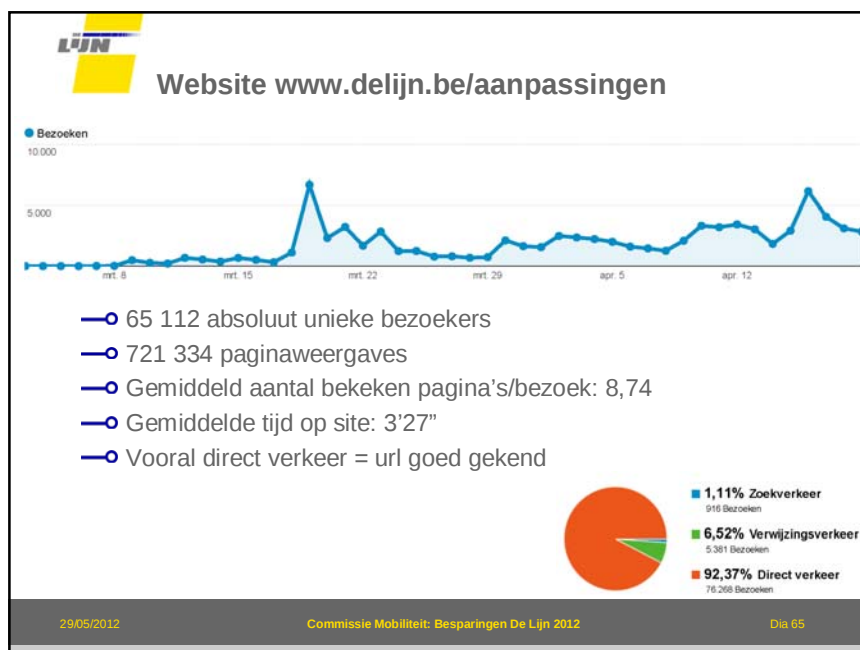
—○ Totaal aantal registraties t.e.m. 19/04: 2 660



A 3D pie chart illustrating the distribution of email registrations across five regions. The chart is divided into five colored slices, each labeled with the region name and the number of registrations. The slices are: Antwerpen (blue, 781), Oost-Vlaanderen (red, 730), Vlaams-Brabant (purple, 514), West-Vlaanderen (light blue, 446), and Limburg (yellow, 190). The chart is viewed from an angle, giving it a three-dimensional appearance.

| Region          | Aantal registraties |
|-----------------|---------------------|
| Antwerpen       | 781                 |
| Oost-Vlaanderen | 730                 |
| Vlaams-Brabant  | 514                 |
| West-Vlaanderen | 446                 |
| Limburg         | 190                 |

—○ 82% van verzonden mails wordt geopend





## Nazorg

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 67



## Nazorg

- Periodieke opvolging/ evaluatie van besparingsmaatregelen
- Opvolging basismobiliteit
- Gebiedsevaluaties
  - Nieuwe methodiek ontwikkeld
  - Aandacht gaat naar
    - analyses
    - interpretaties
    - voorstellen voor optimalisaties
  - Signalen van partners staan centraal in gebiedsevaluaties
  - Geen passieve rapportering van De Lijn ⇔ eerste gebiedsevaluaties

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 68



## Nazorg

- Vraaggericht bijsturen resulteert in verschillen tussen entiteiten voor een gelijkaardig aanbod
  - Vergelijkend onderzoek van de maatregelen die snoeien in amplitude en/of frequentie voor lijnen van dezelfde aard
- Snelheid uitvoering en afstemming op gebiedselementen geeft verschillen tussen entiteiten

### → Belang nazorg

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 69



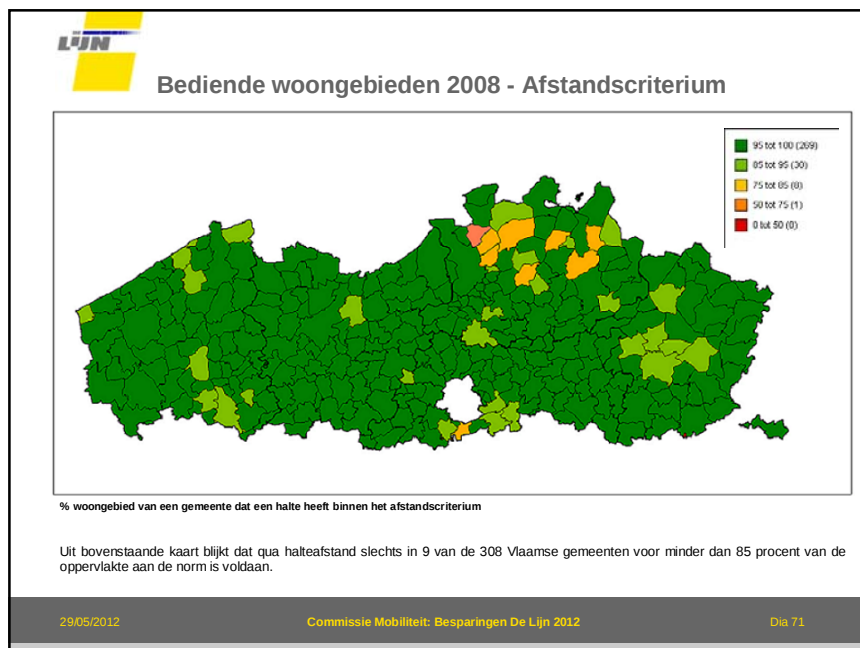
## Nazorg - Evaluatie basismobiliteit

| Norm         |         | Stedelijk gebied                           | Randstedelijk<br>Kleinstedelijk          | Woonzone<br>buitengebied                  |
|--------------|---------|--------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Week         | 6u –9u  | 4 vervoersdiensten/u                       | 3 vervoersdiensten/u                     | 2 vervoersdiensten/u                      |
|              | 16u-18u | max. wachttijd 20'                         | max. wachttijd 30'                       | max. wachttijd 40'                        |
|              | 9u-16u  | 3 vervoersdiensten/u                       | 2 vervoersdiensten/u                     | 1 vervoersdienst/u                        |
|              | 18u-21u | max. wachttijd 30'                         | max. wachttijd 40'                       | max. wachttijd 75'                        |
| Weekend      | 8u-23u  | 2 vervoersdiensten/u<br>max. wachttijd 40' | 1 vervoersdienst/u<br>max. wachttijd 75' | 1 vervoersdienst/u<br>max. wachttijd 140' |
| Max. afstand | haltes  | 500m                                       | 650m                                     | 750m                                      |

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 70



**Lijn**

### Nazorg - Evaluatie basismobiliteit 2011

|                   | aantal gemeenten  |            |            |            |                      |            |            |            |
|-------------------|-------------------|------------|------------|------------|----------------------|------------|------------|------------|
|                   | Afstandscriterium |            |            |            | Frequentie criterium |            |            |            |
|                   | 2002              | 2005       | 2008       | 2011       | 2002                 | 2005       | 2008       | 2011       |
| > 95%             | 166               | 231        | 269        | 280        | 27                   | 95         | 123        | 128        |
| 85% tot 95%       | 107               | 59         | 29         | 27         | 42                   | 67         | 79         | 78         |
| 75% tot 85%       | 22                | 14         | 8          | 1          | 40                   | 49         | 54         | 46         |
| 50% tot 75%       | 12                | 4          | 1          | 0          | 94                   | 77         | 37         | 40         |
| <50%              | 1                 | 0          | 1          | 0          | 105                  | 20         | 15         | 16         |
| <b>Vlaanderen</b> | <b>308</b>        | <b>308</b> | <b>308</b> | <b>308</b> | <b>308</b>           | <b>308</b> | <b>308</b> | <b>308</b> |

29/05/2012 Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012 Dia 72



## Nazorg - Evaluatie basismobiliteit

- Jaarlijks opvolging basismobiliteit (kaart)
- Norm basismobiliteit door samenspel verschillende lijnen
- Na invoering alle wijzigingen in Hastus → nieuwe kaart (voorzien zomer 2012)

29/05/2012

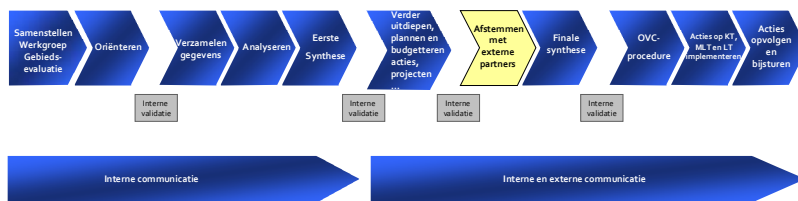
Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 73



## Nazorg – Gebiedsevaluaties – Proces

### — Gebiedsevaluaties



29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 74



## Nazorg - Gebiedsevaluaties

- De gebiedsevaluatie is een krachtig instrument i.f.v. een doorgedreven analyse van het door De Lijn aangeboden geregeld vervoer binnen een geografisch afgebakend gebied
- Het systematisch hanteren van dit instrument laat De Lijn toe om vanuit een integraal (multifunctioneel) perspectief en vanuit een netwerkbenadering een aantal essentiële doelstellingen te bereiken:
  - Eigen interne werking doorlichten
  - Nauwe samenwerking met alle externe mobiliteitspartners van De Lijn

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 75



## Nazorg - Gebiedsevaluaties

- Nauwe samenwerking met alle externe mobiliteitspartners van De Lijn
  - Het huidige netwerk onderzoeken en evalueren in relatie tot de mobiliteitsdoelstellingen op korte, lange en middellange termijn (cfr. o.a. de Mobiliteitsvisie 2020 en beheersovereenkomst De Lijn)
  - Geïntegreerde acties, maatregelen en projecten ter versterking en verbetering van het huidige aanbod uitwerken, budgetteren, prioriteit toe kennen en opvolgen op korte en middellange termijn
  - De eigen visie delen met de externe partners en op basis van duidelijk gemotiveerde argumentatie, zoveel mogelijk concrete afspraken maken
  - Alle nieuwe en reeds gemaakte engagementen met externe partners opvolgen op korte en middellange termijn
  - De efficiëntie van het aanbod bewaken en versterken

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 76



### Nazorg - Gebiedsevaluaties – mogelijke input

- Gegevens over het gebied
- Gegevens over het aanbod (m.i.v. gegevens van andere OV-maatschappijen)
- Vragen en suggesties
- Gegevens over de klant / van de klant
- Mobiliteitsvisie 2020 in het gebied / toekomstvisie van andere actoren
- Gegevens over engagementen van de partners (+ impact op De Lijn)
- Gegevens over weginfrastructuur

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 77



### Nazorg - Gebiedsevaluaties – mogelijke input

- Gegevens over doorstroming / rijtijd
- Gegevens over halte-infrastructuur
- Gegevens over vaste installaties en rollend materieel
- Gegevens over efficiëntie
- Gegevens over budgetten (beperkt)
- Gegevens over communicatie en promotie
- Gegevens over storingen op het net
  
- Varia

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 78



### Nazorg - Gebiedsevaluaties – mogelijke output

- Met betrekking tot de kwaliteit van het netwerk; zowel algemeen als specifiek de nood voor optimalisaties
- Met betrekking tot de Mobiliteitsvisie 2020
- Met betrekking tot die thema's waarvoor we moeten samenwerken met onze externe partners in functie van het doel om
  - Hen te stimuleren om meer inspanningen voor OV te doen
  - Hen onze visie mee te geven
  - Op basis van gemotiveerde argumenten concrete afspraken te maken
  - Hen te herinneren aan gemaakte afspraken en richtlijnen
- Met betrekking tot de thema's die verband houden met de specifieke doelstellingen die bepaald werden

29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 79



### Nazorg - Gebiedsevaluaties



29/05/2012

Commissie Mobiliteit: Besparingen De Lijn 2012

Dia 80