



Vlaams
Parlement

ingediend op **890** (2015-2016) – Nr. 1
23 september 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder en Joris Vandenbroucke

over de eindevaluatie van de uitvoering van de
beheersovereenkomst van de Vlaamse
Vervoermaatschappij – De Lijn 2011-2015

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;

Mathias De Clercq, Marino Keulen;

Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;

Bart Somers, Emmily Talpe;

Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;

Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Verklaring door minister Ben Weyts	4
II.	Uiteenzetting door directeur-generaal Roger Kesteloot	5
1.	Operationele doelstellingen	5
1.1.	Klant en netmanagement	5
1.2.	HOV-verbindingen	6
1.3.	Stiptheid	6
1.4.	Comodaliteit en mobiliteitsmanagement	7
1.5.	Informatie en communicatie	7
1.6.	Verkeersveiligheid	8
1.7.	Capaciteitsbeheer	8
1.8.	Sociale veiligheid	9
1.9.	Armoedebestrijding	9
1.10.	Toegankelijkheid	9
1.11.	Efficiëntieverhoging	10
1.12.	Ecologische voetafdruk	11
1.13.	Financieel	11
1.14.	Personeelsbeheer	11
2.	Strategische projecten	12
2.1.	ReTiBo	12
2.2.	RISE	12
III.	Bespreking	13
1.	Vragen en opmerkingen van leden	13
1.1.	Vragen en opmerkingen van Marino Keulen	13
1.2.	Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers	13
1.3.	Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke	16
1.4.	Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska	17
1.5.	Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder	18
2.	Antwoorden van de sprekers	20
2.1.	Antwoorden van minister Ben Weyts	20
2.2.	Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot	21
3.	Aanvullende bespreking	23
3.1.	Vragen en opmerkingen van Marino Keulen	23
3.2.	Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke	23
3.3.	Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder	24
3.4.	Antwoorden van Roger Kesteloot	24
	Gebruikte afkortingen	26

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 14 juli 2016 van gedachten over de eindevaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst 2011-2015 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De eindevaluatie werd, na een verklaring door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, toegelicht door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

Als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be zijn opgenomen:

- het rapport van de eindevaluatie 2011-2015;
- het rapport van de evaluatie 2016 – uitvoeringsjaar 2015;
- de presentatie van directeur-generaal Roger Kesteloot.

I. Verklaring door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt vast dat de evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn in de voorbije jaren meestal een 'deliberatiegeval' kon genoemd worden. Hij is ervan overtuigd dat als met de huidige beheersovereenkomst zou voortgewerkt worden, de evaluaties ook in de komende jaren deliberatiegevallen zouden blijven.

Als het blinde aanbodbeleid, gestut met gratis abonnementen, blijft, zal De Lijn de komende tien jaar niet beter scoren. Het is dan ook goed dat het concept van basismobiliteit verlaten wordt voor basisbereikbaarheid, waarbij de vraag, de behoefte van de reiziger, centraal staat.

Op de algemene vergadering van De Lijn (31 mei 2016) sprak directeur-generaal Roger Kesteloot terecht over een De Lijn 2.0. Ondertussen is er aan de daling van de kostendekkingsgraad en de stijging van de belastingdotatie een halt toegevoegd, waardoor van de belastingbetaler al 40 miljoen euro minder wordt gevegd. Toch zijn de budgetten van De Lijn gestegen met maar liefst 43 miljoen euro: 21 miljoen euro investeringsbudget en 22 miljoen euro van het Klimaatplan.

In 2015 zijn de tarieven meer in lijn gebracht met de omliggende regio's. Toch blijven ze veruit de goedkoopste en zijn de sociale correcties gehandhaafd. Zotternijen als lijnen die 30 euro per reiziger per rit kosten, zijn geschrapt. Het geld dat zo vrij kwam, werd zoveel mogelijk gebruikt voor investeringen. Voorts waren er gebiedsevaluaties om het aanbod meer af te stemmen op de vraag.

Ten gevolge van dat alles is De Lijn minder afhankelijk geworden van belastinggeld, efficiënter en meer investeringsgericht. Die evolutie zal voortgezet worden in 2016. Daartoe werden en worden grotere trams aangekocht: 40 megatrains in 2015, 146 in de komende jaren. Met een budget van 30 miljoen euro jaarlijks, aangevuld met de 22 miljoen euro uit het Klimaatfonds, worden verouderde en vervuilde bussen vervangen door moderne, comfortabele en groene exemplaren. Vanaf 2019 zullen er nog enkel elektrische, hybride of waterstofbussen besteld worden.

Goed ingerichte knooppunten moeten de combimobiliteit aanmoedigen. Voorts komt er betere reisinformatie. De minister heeft de taskforce Doorstroming gereactiveerd en de snellere doorstroming van het openbaar vervoer als prioriteit gegeven. De minister wil dus hoogwaardig openbaar vervoer, doorstromingsmaatregelen in combinatie met trambussen en slimme investeringen in ICT.

De eigen ontvangsten uit de verkoop van vervoersbewijzen zijn ondertussen al met 20 percent gestegen. Het aantal reizigers bleef, ondanks de tariefaanpassingen, quasi constant, met een daling van 0,4 percent. De kostendekkingsgraad steeg op een jaar relatief met 20 percent, van 15 naar 18 percent. Die trend zal zich doorzetten in 2016. Deze regering gaat De Lijn dus niet opdragen op 750 meter van ieders deur een halte in te richten om haar vervolgens te verwijten dat ze handenvol geld kost en niet bijdraagt tot de modal shift. De minister staat voor een omvattende en duidelijke mobiliteitsvisie die betaalbaar is. Met duidelijke lijnen wil hij De Lijn de kans geven een betere en misschien op termijn uitmuntende student te worden.

II. Uiteenzetting door directeur-generaal Roger Kesteloot

De *directeur-generaal* wijst erop dat de eindevaluatie niets nieuws bevat want dat alles is vermeld in de jaarevaluaties van de beheersovereenkomst 2011-2015. De facto is de beheersovereenkomst verlengd tot eind 2016. Er wordt hard gewerkt om tegen dan een nieuwe vast te leggen. De overeenkomst legt de verbintenissen vast tussen het extern verzelfstandigd agentschap De Lijn en de Vlaamse Regering. Ze bevat een waslijst van indicatoren om te kunnen meten of de operationele doelstellingen bereikt zijn.

Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen kengetallen en streefwaarden. Voor operationele doelstellingen waar De Lijn afhankelijk is van derden, voor doorstroming en stiptheid bijvoorbeeld van wegbeheerders en weggebruikers, zijn er kengetallen. Streefwaarden zijn er voor die onderdelen waar De Lijn in grote mate zelf voor verantwoordelijk is.

De jaarrapporten zijn na goedkeuring door de raad van bestuur aan de minister bezorgd en in het Vlaams Parlement besproken, met uitzondering van één jaar¹. De raad van bestuur keurde de eindevaluatie goed op 9 juni, enkele maanden na de goedkeuring van de jaarevaluatie 2015.

1. Operationele doelstellingen

1.1. Klant en netmanagement

In 2011 werd een reizigersgroei van 10,5 percent als streefcijfer vooropgezet. Dat streefcijfer is niet gehaald. Eind 2015 telde De Lijn een kleine 530 miljoen reizigers. Dat cijfer is het resultaat van registraties, maar ook van de berekeningswijze die in de bijlage van de beheersovereenkomst opgenomen is. Sinds 2009, het jaar dat de vervoermaatschappij de impact van de financieel-economische crisis begon te voelen, is er dus een stabilisatie en zelfs lichte achteruitgang.

De spreker ziet enkele beleidsfactoren als oorzaak: het achterwege blijven van krachtige push- en pullmaatregelen voor de modal shift alsook dat De Lijn te veel als 'stand alone' gepositioneerd werd en zich positioneerde. Voorts speelt de niet optimale afstemming van het aanbod op de reële vraag. De opeenvolgende reglementswijzigingen van de DINA-abonnementen (gratis abonnement bij inleveren nummerplaat) en de VDAB-jobpassen (-3,5 miljoen) heeft De Lijn enkele miljoenen reizigers gekost. Door budgettaire krapte hebben een aantal gemeenten hun derdebetalerssystemen aangepast met een lichte daling van het aantal reizigers tot gevolg.

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1841/1, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-12, nr. 2151/1, *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 437/1.

De directeur-generaal benadrukt dat de reizigersdalingen niet kunnen geweten worden aan maatregelen ter verhoging van de efficiëntie. Dat het aantal reizigers per plaatskilometer tussen 2011 en 2015 licht stijgt, bewijst dat.

1.2. HOV-verbindingen

1.2.1. *Vertramming*

De evaluatie biedt een overzicht van de projecten voor hoogwaardig spoorgebonden openbaar vervoer in elk van de vijf entiteiten, ook wel de vertramming genoemd. De spreker toont daarbij een opsomming van alle projecten (zie presentatie als bijlage, dia's 7 en 8).

In Antwerpen hangen die projecten samen met het Masterplan Antwerpen, ondertussen Masterplan 2020 Antwerpen genaamd. De ontwikkelingen in Limburg heeft de commissie vorige week uitgebreid behandeld². In Oost-Vlaanderen is de verlenging van de tramlijn naar het UZ in gebruik genomen. Binnenkort is dat eindelijk ook het geval voor de verlenging naar Zwijnaarde. Voor de vertramming van de lijnen 3 en 7 lopen de studies nog.

In Vlaams-Brabant wordt hard gewerkt aan de drie door de maatschappelijke kosten-batenanalyse als prioritair betitelde lijnen van het Brabantnet. Momenteel wordt er voor twee daarvan naast de tramvariant ook een trambusvariant bestudeerd. In West-Vlaanderen is er heel wat studiewerk verricht.

Met de taskforce Doorstroming, waarvan behalve het kabinet ook het Departement MOW en AWW deel uitmaken, wordt gezocht naar corridors om daar op korte termijn een aanzienlijk betere doorstroming van het openbaar vervoer te realiseren, met de focus op hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen in de verschillende regio's van Vlaanderen.

1.2.2. *Snelbussen*

Snelbussen passen in het concept van het hoogwaardig openbaar vervoer. Er wordt bekeken waar ze op korte termijn, eventueel in afwachting van een tram, een hogere capaciteit en een betere commerciële snelheid kunnen bieden, die de concurrentiepositie van het openbaar tegenover het privévervoer verbetert.

1.3. Stiptheid

De vervoermaatschappij kan niet beschikken over een volledig afgescheiden net en is voor stiptheid dus afhankelijk van andere weggebruikers. Dat blijft dus een teer punt, net als commerciële snelheid en doorstroming. De reële commerciële snelheid van de tram ligt dan ook doorgaans een stuk lager dan de wenssnelheden van de Vlaamse Regering in het besluit over netmanagement. De kusttram die een eigen bedding heeft en de verkeerslichten optimaal kan beïnvloeden, vormt daarop een uitzondering. De verschillen tussen Antwerpen en Gent zijn te verklaren door de vele werken in Gent.

Slechts in een beperkt aantal gevallen wordt de gewenste vf-factor bereikt. Dat is de verhouding tussen de reistijd met het openbaar vervoer en de reistijd met een privévoertuig berekend volgens de routeplanner. Twee kusttramtrajecten komen het dichtst in de buurt. Het aantal lijnen waar de gewenste commerciële snelheid (ongeveer) bereikt wordt, is zowat 34 percent. Dat is beter dan bij het begin van de beheersovereenkomst maar toch nog behoorlijk laag. Het aantal

² Zes vragen om uitleg over Spartacus: *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2015-16, nrs. 2503, 2505, 2511, 2526, 2529 en 2530.

lijnen waar de wensnelheid niet benaderd wordt, zijnde minder dan 80 percent van de wensnelheid, verschuift van bijna 28 percent naar 23,5 percent. De maatregelen in samenwerking met de wegbeheerders hebben voor een lichte verbetering gezorgd, maar zijn nog niet van die aard om het aanbod op dat vlak aantrekkelijk te maken.

Een andere indicator van de stiptheid is het percentage ritten dat op tijd aankomt, op tijd zijnde tussen twee minuten te vroeg en vijf minuten te laat. Ook hier zijn er verschillen tussen de entiteiten met een significante verbetering in Oost-Vlaanderen, wat met werken te maken heeft. In Antwerpen verslechtert het aantal ritten dat tijdig aankomt. In totaal is de score iets meer dan 53 percent.

1.4. Comodaliteit en mobiliteitsmanagement

Een volgend aspect van de beheersovereenkomst is comodaliteit en mobiliteitsmanagement.

1.4.1. Fietsvoorzieningen

De doelstelling was 95 percent van de hoofdhalttes tegen 2015 uit te rusten met fietsvoorzieningen. In realiteit werd 81 percent gehaald.

De Lijn moet grotere inspanningen doen om lokale besturen te overtuigen gebruik te maken van de subsidiemogelijkheden voor fietsvoorzieningen, met name in Vlaams-Brabant.

1.4.2. Cambio

Als hoofdaandeelhouder van Cambio-autodelen, kan De Lijn de combimobiliteit met autodelen een succesverhaal noemen. De ambitieuze doelen van 20 percent groei per jaar zijn gehaald.

Ook de voorlopige cijfers van 2016 wijzen erop dat die stijging aanhoudt. De gecombineerde abonnementen voor autodelen en openbaar vervoer werden almaar populairder maar dalen wat in 2015. Ten gevolge van het grotere gebruiksgemak, wordt echter in toenemende mate gebruik gemaakt van een combinatie van autodelen met sms-tickets en biljetten.

1.5. Informatie en communicatie

Voor informatie en communicatie haalt Roger Kesteloot de halteaankondiging in de voertuigen aan, maar ook het stijgende succes van de gemoderniseerde website met 27,7 percent meer bezoekers. Twee derden van die bezoekers deed dat aan de hand van smartphone of tablet.

In het kader van het project RISE heeft De Lijn enkele nieuwe apps gelanceerd, bruikbaar voor Android en IOS (Apple). In een eerste fase, oktober 2015, waren de belangrijkste functies de routeplanner, de halte-informatie in realtime, en de halteaankondiging. Op 2 januari 2016 werd een gepersonaliseerde account mogelijk, waardoor het gebruik van de app aanzienlijk toenam. De gepersonaliseerde elektronische nieuwsbrief die populairder werd tot 2014, wordt nu aangeboden als onderdeel van de website.

De statische halte-informatie is volledig uitgerold in 2012-2013 en wordt sindsdien onderhouden. De aanpak sinds het begin van dit decennium heeft dan wel geleid tot een stijging van het aantal borden met realtime-informatie aan de haltes, maar de kwaliteit van de informatie en de werking van de borden laat te

wensen over. De Lijn zoekt nu naar een weliswaar minder gesofisticeerd maar beter type informatieborden.

Communicatie in realtime is er om technische redenen niet op de oudste tramvoertuigen. De Hermelijntrams en de kusttram hebben wel dergelijk systeem. Voor de Albatrostrams kan het systeem pas geïnstalleerd worden als de voertuigen op het net kunnen worden getest, wat momenteel gebeurt. Terloops vertelt de spreker dat de halte aankondigingen tijdens de Gentse Feesten in het Gents gebeuren.

De installatie van een realtime-informatiesysteem op de bussen heeft een behoorlijke vertraging opgelopen. Omdat bussen op verschillende lijnen ingezet worden, zijn daarvoor krachtiger systemen dan bij de trams nodig. De huidige systemen in de bussen kunnen niet de veelheid van informatie aan. Een koppeling met de nieuwe boordcomputers van het ReTiBo-project moet dat euvel verhelpen. De boordcomputers zijn geïnstalleerd; de leverancier heeft echter de software nog niet geleverd. De eerste versie zou eind dit jaar in testfase gaan. Vaak gaat tussen het testen en het algemeen in praktijk brengen van software zes tot negen maanden.

1.6. Verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid zijn er streefwaarden voor het aantal ongevallen per honderdduizend kilometer. Voor bussen waren dat er in 2015 4,68, in 2011 5,78. Uit analyses blijkt dat de belangrijkste factor de vertrouwdheid van de chauffeur met de reisweg is. Omleidingen hebben dus een negatieve invloed. Om het aantal nog te doen dalen, analyseert De Lijn de ongevallen momenteel in detail. Het aantal verkeersongevallen met gewonden is 0,3 per honderdduizend kilometer.

Het aantal ongevallen met tram is iets hoger dan bij de bus, namelijk 5,5 per honderdduizend kilometer, in 2011 was dat nog 9,65.

Voor de bus is de helft van de ongevallen de verantwoordelijkheid van de chauffeur van De Lijn. Meestal gaat dat over pure blikshade, want het aantal ongevallen met gewonden met eigen verantwoordelijkheid ligt onder 0,1.

De voorrangregels zijn anders voor trams, maar ook daar daalt het aantal ongevallen met verantwoordelijkheid van de trambestuurder aanzienlijk. De streefwaarden zijn echter niet bereikt. Het blijft een belangrijk werkpunt.

Hetzelfde geldt voor de verkeersboetes. Op dat punt was 2015 een moeilijk jaar. Het aantal boetes per kilometer bus is gedaald, maar buschauffeurs hebben het lastig om zone 30 te respecteren. Allicht geldt dat ook voor andere chauffeurs.

1.7. Capaciteitsbeheer

In haar capaciteitsbeheer tracht De Lijn jaarlijks te inventariseren welke lijnen en ritten capaciteitsproblemen hebben. Door gerichte investeringen en maatregelen daalt de afgelopen twee jaar het aantal lijnen en ritten met capaciteitsproblemen.

Met wat De Lijn aan rollend materieel aanbesteed heeft, moet het mogelijk zijn die capaciteitsproblemen nog meer te laten dalen. Het nieuwe registratie- en ticketingsysteem maakt het trouwens mogelijk de capaciteit beter te monitoren.

1.8. Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een ander thema van de beheersovereenkomst. De Lijn heeft haar veiligheidsbeleid geactualiseerd in 2006-2007³. Ze gebruikt daarbij de Veiligheidsmonitor, mede ontwikkeld door UGent.

In het overgrote deel van de 7685 buurten die De Lijn doorkruist, zijn er geen speciale maatregelen nodig. Zij worden buurten van fase nul genoemd. De andere buurten zijn aandachtbuurten. In buurten van fase één zijn er tijdelijk maatregelen, van fase twee structurele maatregelen, van fase drie structurele maatregelen in nauwe samenwerking met de politiediensten. Het aantal registraties van incidenten stijgt – De Lijn moedigt registratie dan ook aan – maar het aantal aandachtbuurten in elke fase daalt sinds 2008.

Met haar maatregelen heeft De Lijn dan niet de problemen maar wel de impact op het openbaar vervoer zo goed mogelijk ingedijkt. Volgens de doelstelling moet het aantal controles jaarlijks met 5 percent stijgen. Ondanks schommelingen in dat percentage is het aantal gecontroleerde reizigers gestegen van 1,5 miljoen reizigers in 2011 naar 2,130 miljoen reizigers in 2015.

1.9. Armoedebestrijding

De Lijn tracht haar steentje bij te dragen aan de armoedebestrijding met sociale abonnementen. De sociale abonnementen, vooral de netabonnementen met verhoogde tegemoetkoming, voor de voormalige OMNIO-statuten, zijn in de loop der jaren aanzienlijk toegenomen, maar kennen nu een afvlakking. Van 86.000 in 2010 naar ongeveer 134.000 in 2015.

Door de wijziging van de reglementering voor de VDAB-jobpas daalde het aantal sociale abonnementen in die categorie aanzienlijk, met een daling in die categorie van reizigers tot gevolg.

De DINA-abonnementen zijn afgebouwd en De Lijn heeft getracht in ruil andere stimuli te bieden voor het openbaar vervoer.

Algemeen zijn er minder types abonnementen. In 2015 is het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers vervangen door een betalend jaarabonnement van 50 euro, één van de laagste tarieven voor senioren van de omringende landen. De tarieven voor de abonnementen met VT en VG bleven over de hele periode heel laag en zijn zeker in het begin nauwelijks aangepast aan de inflatie.

1.10. Toegankelijkheid

1.10.1. Toegankelijke voertuigen

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer, in de eerste plaats van de voertuigen, is in 2015 aangepakt door nieuwe trams in werking en verouderde PCC-stellen buiten gebruik te stellen. Daardoor is de toegankelijkheid in het laatste jaar verbeterd zoals ze had moeten zijn. In de voorgaande jaren was dat door te weinig nieuwe trams in gebruik te nemen en verouderde trams om capaciteitsredenen in gebruik te houden, niet mogelijk.

Voor de bussen is de situatie beter, eind 2015 voldeed 83 percent van de bussen aan de vereisten van toegankelijkheid. Elk nieuw voertuig heeft een lage vloer.

³ Parl.St. VI.Parl. 2009-10, nr. 627/1.

1.10.2. Toegankelijke haltes

Het heeft echter weinig zin te investeren in toegankelijke voertuigen als er niet meer geïnvesteerd wordt in toegankelijke haltes, zowel voor op- als afstappen. Dat is een gezamenlijke opdracht van De Lijn en de wegbeheerders. Met AWW zijn daar al goede afspraken over, met de lokale besturen moeten die nog gemaakt worden. Naar het voorbeeld van de MIVB wordt er gewerkt aan een meer planmatige aanpak, waarbij een volledige lijn toegankelijk gemaakt wordt.

1.11. Efficiëntieverhoging

1.11.1. Personeel

Eén van de indicatoren om de efficiëntie te meten, is de dienstactiviteiten van de chauffeurs op het voertuig zelf, de zogenaamde productieve uren. In de periode van 2011 2015 was er een toename van de productieve uren van 82,9 percent naar 86,1 percent.

Net als in andere overheidsdiensten heeft De Lijn getracht diensten te verlenen met minder mensen. In 2011 stelde ze nog 8061,5, in 2015 7668 voltijds equivalenten tewerk.

1.11.2. Reizigers

Naast de reizigersaantallen, is de verhouding tussen het aantal gratis en het aantal betalende klanten, uitgedrukt in aantal ritten, een indicator van efficiëntie. In 2015 steeg het aantal betalende ritten voor het eerst boven de 500 miljoen, zijnde een percentage van 94,5 op het totaal aantal ritten van net geen 530 miljoen. Het aandeel van de betalende abonnementen stijgt navenant, vooral door de 65-plusabonnementen. Tot grote consternatie werd ook het gratis abonnement voor journalisten afgeschaft.

1.11.3. Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad blijft een internationaal twistpunt. Een van de jongste zittingen van de transporteconomiecommissie van de UITP bewees nog maar eens hoe moeilijk internationale vergelijkingen van kostendekkingsgraden zijn.

Zoals in Vlaanderen berekend, inclusief kapitaalsubsidies en zonder neutralisatie van het gratis leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, neemt de kostendekkingsgraad van De Lijn toe van 15 percent in 2011 tot 18,7 percent nu. Zonder het gratis leerlingenvervoer stijgt de kostendekkingsgraad in die periode van 20,75 tot 24,7. De streefwaarde van de beheersovereenkomst is daarmee gehaald.

1.11.4. Voertuigenvloot

In 2011 was er een achterstand in investeringen in rollend materieel, onder meer ten gevolge van de vraag van de Vlaamse Regering in 2007 uit te kijken naar mogelijkheden van alternatieve financiering, wat uiteindelijk een te dure aangelegenheid bleek te zijn. Om tot die vaststelling te komen gingen er enkele jaren verloren, met een stijging van de leeftijd van de vloot tot gevolg.

Door de recente nieuwe aankopen wordt die trend de laatste twee jaren omgebogen. Voor de bussen is er 2 maanden ingehaald en daalt de leeftijd flink onder de 10 jaar. Voor de trams is de gemiddelde leeftijd op 1 jaar tijd van 32 jaar en 3 maanden naar gemiddeld 30 jaar en 3 maanden gedaald. Met nieuwe investeringen zal die leeftijd nog meer dalen. Zeker als door hogere capaciteits-

trams in Antwerpen en Gent de oudste PCC-trams die echt niet meer van deze tijd zijn, verdwijnen.

1.11.5. Reizigersopbrengsten

De gemiddelde reizigersopbrengsten per reizigersrit is op te delen per verschillende types vervoersbewijzen. Gemiddeld was de opbrengst per reizigersrit in 2011 0,25; in 2015 is dat 0,32 euro.

1.11.6. Omleidingskilometers

Omleidingskilometers veroorzaken ongemak voor de reizigers, verhogen het risico op ongevallen, en zij brengen, omdat de weg erdoor meestal een flink stuk langer wordt, extra kosten met zich mee. Voor 2011 zijn er geen cijfers maar in de periode 2012-2015 nam het aantal omleidingskilometers ten gevolge van infrastructuurwerken, en dus nog niet ten gevolge van evenementen, toe met een kwart, van net geen 2 miljoen kilometers naar bijna 2,5 miljoen kilometers.

De Lijn tracht de reizigers en de chauffeurs tijdig daarover te informeren.

1.11.7. Doorstroming

Doorstroming is belangrijk voor de stiptheid, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Op dat vlak werkt De Lijn meer aan prioritaire assen in plaats van ad hoc corridors, wat zijn vruchten moet afwerpen in de komende jaren.

1.12. Ecologische voetafdruk

Volgens de beheersovereenkomst moet De Lijn zijn ecologische voetafdruk verkleinen, wat meer inhoudt dan de CO₂-uitstoot terugdringen. In de periode 2011-2015 is de ecologische voetafdruk uitgedrukt per reiziger met een dikke 8 percent gedaald.

De eigen productie van groene stroom met zonnepanelen en warmtekrachtkoppeling in de nieuwe stelplaatsen bedraagt 1,5 percent.

1.13. Financieel

De spreker vervolgt met de financiële resultaten. Van De Lijn wordt een jaarrekening in evenwicht verwacht. Met uitzondering van het jaar 2011 waar het exploitantenvervoer duurder uitviel dan begroot, is dat gelukt. Interessant maar niet altijd gemakkelijk is dat evenwicht zowel bedrijfseconomisch als in ESR-termen te halen. Hoewel het parlement vooral belangstelling heeft voor de mate waarin De Lijn presteert volgens het ESR, blijft de vervoermaatschappij als verzelfstandigd agentschap zelf ook onderworpen aan de Belgische bedrijfseconomische boekhoudkundige regels.

De Lijn beheert haar balans volgens de principes van goed bedrijfsbeheer. In de besproken periode is de schuldgraad gedaald, uiteraard omdat er geen nieuwe leningen aangegaan zijn. De opbrengsten zijn flink gestegen, met een hogere kostendeckingsgraad tot gevolg.

1.14. Personeelsbeheer

Personeelsbeheer is een ander aspect van de beheersovereenkomst, en opleiding is een belangrijk element daarin. De spreker verwijst naar de Europese regels voor de vakbekwaamheid van de chauffeurs. Zo moest elke chauffeur 35

kredietpunten, uren voortgezette opleiding Vakbekwaamheid, behalen tegen 9 september 2015, wat gelukt is.

2. Strategische projecten

Naast de operationele doelstellingen zijn er twee strategische projecten.

2.1. ReTiBo

Het eerste strategische project betreft het systeem van registratie, ticketing en boordcomputer. Het contract voor levering en installatie van hard- en software is afgesloten in 2011 met een tijdelijke handelsvereniging. Van bij het begin bleek de timing van het bestek dat op de markt werd geplaatst in 2008-2009, niet haalbaar gezien de complexiteit. Na moeizame onderhandelingen heeft De Lijn een herzieningsovereenkomst met een nieuwe timing afgesloten met de THV Profa, de hoofdleverancier.

Na talrijke tests is sinds eind 2014 quasi het volledige voertuigenpark van De Lijn en haar privé-exploitanten uitgerust met de ReTiBo-apparatuur, de validatoren, de boordcomputers, en de chauffeursconsoles. Daarop volgend werd een klein miljoen Mobib-kaarten aan geïnteresseerde senioren verdeeld, toen het abonnement nog gratis was.

In 2015 is er gewerkt aan de interoperabiliteit. Sinds het voorjaar kunnen de Mobib-kaarthouders ook producten van de TEC en de NMBS opladen. Sinds april 2015 zijn in Brussel interoperabele JUMP-tickets en MTB-vervoerbewijzen beschikbaar op de Vlaamse Mobib-kaarten.

Tegen 1 september 2015 werd de Mobib-kaart voor senioren een betalend abonnement. Dit jaar is gepland de overige Lijnabonnementen op Mobib-kaart te lanceren, te beginnen met de onlineverkoop. Voor het einde van dit jaar zullen de bijkomende toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen worden, onder andere de actuele informatie voor chauffeurs en reizigers.

In 2017 is het de bedoeling de overige vervoersbewijzen op Mobib te plaatsen: biljetten, dagpassen en rittenkaarten. Naast ReTiBo blijven sms-tickets beschikbaar en komen er open-M-tickets. Dat zijn tickets besteld via apps ontwikkeld door derden. Roger Kesteloot heeft al een contract daarvoor getekend met een vijftal spelers, internationale en Belgische. Voorts zal ook ingezet worden op de contactloze bankkaart om rechtstreeks ticketbetalingen te registreren. De apparatuur op de voertuigen is daar al op voorzien.

Het ReTiBo-project heeft achterstand opgelopen door de complexiteit, maar ook door het gebrek van ervaring van de leverancier, niet zozeer met registratiesoftware, dan wel met de verwerkingssoftware van data uit het voertuig en de abonnementendienst. Het softwaredepartement van de hoofdleverancier is ondertussen overgenomen door een Oostenrijks bedrijf, ervaren in spoorwegtoepassingen en tolsystemen. Dat werkt hard aan het opleveren van de functionaliteiten in de komende maanden.

2.2. RISE

Het tweede strategische project betreft de reizigersinformatiesystemen. Zo biedt de website gepersonaliseerde informatiemogelijkheden. De reisinformatie is gebaseerd op de realtime-informatie, maar als de boordcomputer volledig op punt staat zal die informatie danig verbeteren. Met het huidige verouderde gps-systeem is de positiebepaling van alle voertuigen maar om de drie minuten

mogelijk. Het nieuwe systeem zal een veel snellere positiebepaling mogelijk maken.

Voorts zijn er de veelgebruikte apps via Android en IOS. Het deed de spreker veel plezier dat de apps van De Lijn, naast die van de VDAB, als enige Vlaamse overheidsdiensten, genomineerd waren in de lijst van veertig meest aangeprezen apps van De Tijd.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

1.1. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Openbaar vervoer is hotter dan ooit, aldus *Marino Keulen*. Het is belangrijk te leren uit wat voorbij is voor de beheersovereenkomst van een nieuw type, met basisbereikbaarheid als principe. De mobiliteitsbehoefte is groot, wat wringt met de vervoersarmoede in bepaalde regio's, waar er buiten de spits amper regulier openbaar vervoer is. Het aanbod optimaliseren, op een niet-dogmatische manier en vraaggestuurd, ter leniging van de vervoersbehoefte, de vervoersarmoede maar ook om de modal shift te bevorderen, is de uitdaging.

De dotatie van De Lijn is daartoe gestegen van 300 miljoen euro in het eerste deel van de jaren negentig tot ondertussen 1 miljard euro, investeringen inbegrepen. Nochtans is er nog heel wat werk te leveren om mensen te overtuigen de bus en de tram te nemen. De lokale beleidsverantwoordelijken kunnen daaraan bijdragen, onder meer met doorstromingsmaatregelen zoals vrije busbanen. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden, moet het betaalbaar, stipt en regelmatig zijn, dus meer dan enkel in de spits. ReTiBo blijft cruciaal voor een performant vraaggestuurd openbaar vervoer. Voort inzetten op Cambio is voor het lid vanzelfsprekend.

Naast mensen vervoeren, heeft De Lijn ook een voorbeeldfunctie. De vergroening van de vloot en het gebouwenpark past daarin. Het patrimonium van de vervoermaatschappij is enorm; heel wat van de middelen gaan naar het onderhoud ervan. Hij pleit voorts voor een ander soort doelstellingen, weliswaar ambitieus maar niet, zoals bepaalde huidige streefcijfers, bij voorbaat onhaalbaar.

Informatie in realtime aan de halte is een ander aspect. De minister gaf vorige week een stand van zaken van Spartacus⁴, maar het lid wil graag weten hoe het nu verder gaat. Voorts informeert hij hoe de coördinatie van de gewestoverschrijdende verbindingen verloopt en hoe dat overleg in de nieuwe beheersovereenkomst zal worden geregeld. Hoe worden het aanbod en de informaticasystemen van NMBS, TEC, MIVB en De Lijn op elkaar afgestemd?

1.2. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers ziet een groot verschil tussen de prestaties van de VRT en De Lijn. De VRT presteerde de voorbije beheersovereenkomst uitmuntend op alle vlakken behalve enkele kleinere aspecten waarvan het belangrijkste de diversiteit van het personeel is. De Lijn een te delibereren leerling noemen is al te vriendelijk: het rapport is ronduit slecht. Nochtans ziet ze positieve aspecten: de verhoging van de kostendekkingsgraad, de goede promotiecampagnes, de betere sociale veiligheid. De overige doelen werden niet gehaald.

⁴ *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2015-16, nrs. 2503, 2505, 2511, 2526, 2529 en 2530.

Het parlement moet ook in eigen boezem durven kijken. In 2010 heeft het, ook Open Vld vanuit de oppositie, een resolutie⁵ goedgekeurd met een twintigtal belangrijke punten voor de beheersovereenkomst. De regering heeft die nagenoeg integraal overgenomen. Die doelen waren dan wel mooi, maar het beleid liet na het kader te veranderen. De Lijn werd immers in een financieel carcan geduwd waarbij ze de tarieven niet mocht verhogen, enkel indexeren. Een ander carcan, hoewel bijgesteld voor de regelluwe zones, blijft het decreet Basismobiliteit, met een strikt aanbodbeleid van openbaar vervoer. Met wat kunnen slechte prestaties voortaan sneller bijgestuurd worden? Horen het minder belonen van het kader of andere sancties tot de mogelijkheden?

De reizigersaantallen zijn gedaald. Verklaringen zijn de forfaitaire tellingswijze van abonnementen, het snoeien in de gratis abonnementen, de veranderde tarieven, de ontevredenheid over de betrouwbaarheid. Wat vooral opvalt is dat de dalingen samenvallen met de besparingen. Ook het groeiende succes van de fiets, met aanbieders van deelfietsen, vooral in de stad, kan deels de verklaring zijn.

Basisbereikbaarheid moet zorgen voor een modal shift, zeker in congestiegevoelig gebied, en de vervoersarmoede tegengaan. Het lid suggereert om ook de gemeenten die buiten de proefgebieden vallen, al te doen nadenken over hoe zij de basisbereikbaarheid mee zullen realiseren. Het is voorts wachten op de resultaten van de proefprojecten om te weten of de neutrale regisseur het verschil zal maken. Het gros van de gebiedsevaluatie, opgelegd in de beheersovereenkomst, werd op een drafje afgehaspeld. Waarom moesten die evaluaties er per se de laatste jaren nog komen? Wat heeft men eruit geleerd? Welke gevolgen hebben ze gehad?

Capaciteit blijft een probleem. Het streefdoel van de halvering van het aantal probleemritten werd in 2015 duidelijk niet gehaald. Vooral het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en de aansluitende regio's als Leuven en Aalst, kennen een sterke concentratie van lijnen met capaciteitsproblemen. CD&V hoopt dat een performant kernnet in het nieuwe systeem van basisbereikbaarheid soelaas zal bieden. ReTiBo zal dan wel data verzamelen, maar op zich niets doen aan de capaciteitstekorten.

De plaatskilometers trams stijgen bijna louter door de ingebruikname van nieuwe trams. Vreemd genoeg zegt de beheersovereenkomst niets over hoeveel nieuwe voertuigen er in gebruik dienen te worden genomen, misschien moet de volgende daar wel bepalingen over bevatten. Op geen van de netten in de steden wordt de norm voor de commerciële snelheid gehaald. Ook hier bevreemdt het haar dat het in 2010 niet al glashelder was dat de norm niet haalbaar was. Voorts informeert ze waarom er in Antwerpen een opmerkelijke verbetering is in de periode 2013-2015 en niet in Gent.

Voor betere borden met realtime-informatie en andere aspecten van openbaar vervoer suggereert Karin Brouwers De Lijn haar licht op te steken bij de MIVB. ReTiBo zou algemeen zijn voor alle reizigers 'vanaf' 2017. Het lid vraagt preciezere tijdsinformatie, ook om te kunnen bepalen of er daar limieten voor in de beheersovereenkomst dienen te komen. Wanneer zullen de prodataterminals definitief verdwijnen zoals het bij de MIVB recent gebeurde? Is het al mogelijk een vervoersbewijs van De Lijn te laden op een Mobib-kaart van NMBS en MIVB? Auditieve en visuele halte aankondiging op het voertuig blijven gebruiksvriende-

⁵ Voorstel van resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 582/1-7).

lijker dan apps voor alle reizigers, zelfs die zonder beperking. Een gebruiker wil niet de hele tijd op zijn smartphone zitten te staren of zijn halte eraan zit te komen.

De kostendekkingsgraad is vooral het laatste jaar verhoogd, allicht louter door de tarieven hoger te maken. In de evaluatie 2015 staat dat de verhouding tussen kosten en ontvangsten in 2015 onder andere gunstig beïnvloed werd door eenmalige andere bedrijfsinkomsten. Welke zijn dat en om hoeveel gaat het? Was er ook een invloed van de lage dieselprijs en de indexsprong? Ze hoopt dat de verschillende factoren ook in 2016 de kostendekkingsgraad positief zullen blijven beïnvloeden. Hoe groot verwacht Roger Kesteloot dat de verbetering dit jaar nog zal zijn? Basisbereikbaarheid met meer keuzereizigers op een drukker bezet kernnet, kan de kostendekkingsgraad nog verbeteren. De slechte ontsluitingen zullen immers afgestoten worden naar de vervoerregio's en het vervoer op maat.

Voorts informeert Karin Brouwers hoe het staat met de verkeerslichtenbeïnvloeding. Roger Kesteloot kondigde in december 2014 een dynamischer systeem met radiogolven aan. Het lijkt haar zinvol die stand van zaken steeds te vermelden bij informatie aan het parlement zeker als het departement een regierol krijgt voor openbaar vervoer en mobiliteit.

CD&V is tevreden dat het concept van de trambus onderzocht wordt voor bepaalde trajecten van het Brabantnet. Zullen de vrije banen daarvoor zo aangelegd worden dat er, eventueel met beperkte aanpassingen, ook trams kunnen over rijden?

Hoe zit het met de hervormingen in het departement en De Lijn? Is er al personeel van de vervoermaatschappij overgestapt naar een strategischer regieniveau? Misschien is het, in voorbereiding van de transitiebeheersovereenkomst, zinvol een benchmarkstudie te voeren naar de tendensen in andere landen, bijvoorbeeld over alternatieve aandrijfsystemen.

Mogelijks moet de overeenkomst ook minder en meer haalbare doelstellingen poneren. Voor CD&V blijven doelen op vlak van stiptheid, reizigersstijging, toegankelijkheid noodzakelijk. Terloops drukt het lid haar verwondering uit dat De Lijn geen streefwaarden voor toegankelijke haltes kon opstellen omdat er daarover geen afspraken mogelijk waren met de wegbeheerders. Dat lijkt wel een sneer naar de lokale besturen en AWV. Ze veronderstelt dat het kernnet binnenkort bepaald wordt en stelt voor er een streefdoel van te maken om in ieder geval de haltes langs die lijnen toegankelijk te maken.

Een ander aandachtspunt voor de komende beheersovereenkomst is de samenwerking met de andere operatoren, MIVB, TEC, NMBS maar ook organisaties als Cambio. De senaat⁶ heeft aanbevelingen gedaan aan alle overheden om de grensoverschrijdende aspecten van openbaar vervoer aan te pakken. Ze suggereert daar ook doelstellingen in de beheersovereenkomst van te maken. Op de Mobib-kaart zullen verschillende abonnementen naast elkaar staan, van tariefintegratie is er nog geen sprake. Nu moeten toeristen naargelang het landsgedeelte andere tickets kopen; er bestaat geen formule waarbij ze één ticket kopen om een periode door het hele land te reizen. Ook de communicatie en de planning van de aansluitingen kunnen meer geïntegreerd verlopen.

⁶ Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen – Aanbevelingen aangenomen door de commissie voor de transversale aangelegenheden – gewestbevoegdheden (*Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/4).

Ze is tevreden over de aankondiging van nieuwe apps en de contactloze bankkaartmogelijkheden.

De Lijn kan niet klaar zien in de oorzaken van verkeersongevallen omdat de politiezones allemaal anders werken. Zij denkt echter dat de vervoermaatschappij wel degelijk meer doen kan om het aantal ongevallen terug te brengen, allicht in samenspraak met anderen.

Basisbereikbaarheid zal sowieso nieuwe indicatoren vergen. CD&V hoopt dat de kennisopbouw bij het departement kan worden versneld. Het komt erop aan alle lokale besturen tijdig op de hoogte te brengen van het nieuwe netwerk en zijn gelaagdheid.

Ten slotte oppert ze dat De Lijn in de nieuwe beheersovereenkomst de middelen die ze vraagt, koppelt aan doelen. Voor CD&V moet het openbaar vervoer dus groen, stipt, groeiend, toegankelijk, geïntegreerd, veilig en innovatief zijn.

1.3. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke acht de vergadering zwanger van symboliek: de laatste van het parlementair jaar, de evaluatie van een vijfjarige overeenkomst, de eerste van de nieuwe mandaatperiode van Roger Kesteloot. De uitdagingen zijn enorm en de afgelopen jaren is er op te veel terreinen onvoldoende vooruitgang geboekt. Dat kan in cijfers uitgedrukt worden, maar tekenender is dat de gebruiker niet veel verbetering ervaren heeft. Ondanks de dure borden, is er nog geen of geen accurate informatie in realtime. Eind 2014 ging De Lijn op zoek naar alternatieve systemen. Klopt het dat de fase van marktverkenning nog altijd niet voorbij is?

Tijdens de spits in de steden gaat het openbaar vervoer nauwelijks sneller de laatste jaren. In Gent schommelt de commerciële snelheid al jaren rond de 8 km/u. Niet al te getrainde joggers gaan sneller. Nochtans hebben De Lijn en het AWV in Gent tussen 2009 en 2015 meer dan 12 miljoen euro geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen. Voor heel Vlaanderen is dat voor doorstromingsmaatregelen sinds 2006 273.306.791 euro. Toch komt één op de twee bussen niet tijdig aan de halte. Is dat geld ontoereikend, is het verkeerd gebruikt? De stiptheid is er in ieder geval niet door vooruit gegaan.

Sinds 2007 zit in alle nieuwe bussen halteaankondigingsapparatuur standaard in, toch heeft ze nog nooit gefunctioneerd. In de nieuwe Albatrostrams worden de schermen enkel gebruikt om het logo van De Lijn te tonen. Wat gemeengoed is in Brussel en andere Europese steden, geraakt niet in orde in Vlaanderen. Hetzelfde geldt voor de Mobib-kaart. In Brussel niet alleen in gebruik voor trams en bussen, maar ook bruikbaar voor Velo. Aan de investeringen kan dat niet liggen: ReTiBo heeft al 89,2 miljoen euro gekost, de onderhoudskosten bedroegen vorig jaar 22,1 miljoen euro.

De grote verhalen, nu over De Lijn 2.0, staan in dermate schril contrast met de realiteit dat het klantenverlies sinds 2010 niet verbazend is. Daar wordt licht overheen gegaan; er wordt dan met andere cijfers gezwaaid, zoals het aantal reizigers per plaatskilometer. Dat het zo stabiel blijft, bewijst alleen dat de lijnen die geschrapt zijn, niet leeg reden. Als er meer gedaan was met minder middelen, zou die ratio stijgen. De dalende trend kan niet alleen aan de basismobiliteit te wijten zijn. Wat de reizigers aantrekkelijk vinden, heeft niets te maken met het aantal keren dat de bus stopt of waar hij rijdt.

Niet alleen de uitvoerder, ook de beleidsbepaler heeft boter op het hoofd. Het is nu bewezen dat het en-en-beleid op zijn limieten gebotst is. Nu moet er volop

ingezet worden op duurzame mobiliteit: meer op beschikbaarheid van mobiliteitsoplossingen dan op het bezit van een wagen, meer exclusieve ruimte voor fiets, deelwagen, bus en tram. Wat hem wel hoopvol stemt, is de op til staande omslag van een spaghetti- naar een kernnetwerk en daarnaast het meer vraagafhankelijk aanbod.

Wat de minister echter voorstelt als een besparing voor de belastingbetaler is het gevolg van een ideologische keuze om bepaalde belastingbetalers, namelijk zij die gebruikmaken van het openbaar vervoer, een grotere bijdrage te laten betalen, met als positief gevolg dat de investeringsdotatie van De Lijn substantieel stijgt. Misschien moet daarmee niet enkel nieuw rollend materieel gekocht worden, maar ook aanzienlijk meer geïnvesteerd worden in doorstromingsmaatregelen. Joris Vandenbroucke acht het mogelijk om op relatief korte termijn meer mensen te laten kiezen voor het openbaar vervoer. Zij willen stiptheid, snelheid, voldoende frequentie en betrouwbare informatie. Dat moet de inzet zijn voor de nieuwe beheersovereenkomst.

Zelfs nu de Albatrostrams een jaar rijden in Gent is er nog geen auditieve en visuele halte aankondiging. De Lijn heeft eerst een andere leverancier aangezocht, in plaats van Bombardier te vragen het systeem standaard in de trams in te bouwen. Volgens de minister zet De Lijn de leverancier onder druk om de problemen zo snel mogelijk op te lossen. Dat betekent dat er meer aan de hand is dan een gewone testfase. Overweegt De Lijn gerechtelijke stappen tegen de leverancier? Waar loopt het fout? Voorts wil hij weten of de visuele en auditieve halte-informatie ook bij de Hermelijntrams meer dan een jaar getest is. Volgens het jaarverslag 2015 wordt er momenteel voor gekozen om de aansturing van de halte aankondiging via de boordcomputer te laten verlopen. Overweegt De Lijn andere opties? Heeft ze eindelijk ingezien dat ze door de ingewikkeldheid van ReTiBo te afhankelijk is van één leverancier die maar blijft falen?

Voorts wil hij weten wat De Lijn bedoelt als ze zegt dat de verkeerslichtenbeïnvloeding in de stad suboptimaal verloopt in vergelijking met die van de kusttram. Hoe ver staat de taskforce Doorstroming met de selectie van de maatregelen op de tien geselecteerde corridors? In Gent gaat het gerucht dat er op de grote lus van de loop een trambus komt en geen tram meer. Klopt dat?

In het tijdsschema van de Mobib-kaart staan enkel de vervoersbewijzen van De Lijn zelf. Wanneer zullen vervoersproducten van andere operatoren erop kunnen worden geladen? De minister kondigde aan in het tweede kwartaal een en ander te concretiseren gebruikmakende van de voorbeeldovereenkomsten tussen openbaar vervoermaatschappijen en andere vervoerspartijen, Cambio, fietsdeelsystemen, parkinguitbaters enzovoort. Is er op dat vlak nieuws te melden? Eind april meldde De Lijn deze zomer te beginnen met het M-ticket. Wordt die timing gehandhaafd?

Cambio, gecombineerd met openbaar vervoer en elektrische fietsen, maakt het bezit van een auto in een stad overbodig. Abonnees van De Lijn kunnen een jaar gratis gebruikmaken van Cambio. De minister beloofde onderzoek en overleg met Cambio om dat combinatievoordeel beter in de markt te zetten. Is dat gebeurd en tot welke acties heeft het geleid? Tot slot informeert hij wanneer het parlement de nieuwe transitiebeheersovereenkomst kan bespreken. Voor welke periode zal die gelden? Hij eindigt met een pleidooi voor selectiviteit bij het opleggen van indicatoren.

1.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Voor *Björn Rzoska* is het resultaat zo bedroevend dat het weinig zin heeft het examen in september over te doen. Een reiziger wil een bus of tram wanneer hij

er eentje nodig heeft, die moet stipt rijden en het nodige comfort bieden. Op die drie elementen scoort De Lijn ondermaats, waardoor er geen klanten bijkomen. De Lijn kan de combimobiliteit stimuleren, bijvoorbeeld door degelijke fietsinfrastructuur aan de haltes. Ook in de toegankelijkheid van voertuigen en haltes heeft ze een behoorlijke hand. En ook in die aspecten faalt de vervoermaatschappij. De spreker hoopt op beterschap.

Ondanks de enorme budgetten krijgt Vlaanderen ReTiBo en de halteaankondigingen maar niet rond, terwijl anderen, zoals de NMBS, er wel in slagen. De teleurstelling is des te groter omdat ReTiBo als het sluitstuk van zowat alles naar voren geschoven is. Hier past alleen een diepe zucht, aldus de spreker.

De samenwerking tussen De Lijn, TEC en MIVB onder meer voor vlotte aansluitingen levert nog altijd problemen op. Hij hoopt ook hier op beterschap en zelfs op één mobiliteitskaart voor alle netten en systemen, dus openbaar vervoer, fiets- en autodelen.

Voorts informeert hij waarom de commerciële snelheid zo laag blijft, zeker in stedelijk gebied. Voor hem is er te weinig geïnvesteerd in doorstroming. Kortom, hij wil graag weten wat de minister leert uit de evaluatie en welke elementen hij bij voorrang wil aanpakken om de combimobiliteit te realiseren en meer reizigers te overtuigen.

1.5. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder ontwaart enkele socialistische mantra's in de huidige beheersovereenkomst zoals gratisbeleid, basismobiliteit, blinde aanbodpolitiek, waar inmiddels zelfs de socialistische fractie deels op terugkomt. De Lijn zat in dat keurslijf gedwongen. De overeenkomst bevatte ook weinig toetsbare ambities; andere zijn afhankelijk van ReTiBo, zoals de vlotheid van overstap bus-bus of bus-trein en worden afgedaan als evenmin te beoordelen. Sommige ambities zijn volgens het lid helemaal niet relevant voor de goede bedrijfsvoering, bijvoorbeeld de plaatskilometers. Omdat het denken en handelen over mobiliteit en openbaar vervoer veranderd is, is de evaluatie voor het lid niet meer of niet minder dan een verplicht nummertje. De Lijn legt zelf enkele oorzaken bloot van het dalende aantal reizigers: ze was te weinig schakel in een brede combimobiliteit en de afstemming op de reële vraag was suboptimaal.

Minister Kathleen Van Brempt deed nog triomfantelijk over de stijging van de reizigers, minister Hilde Crevits durfde dat niet omdat ze vreesde dat het ReTiBo-systeem het nattevingerwerk zou ontcrachten. Wist zij veel dat het systeem in 2016 nog niet in voege zou zijn. Omdat het aantal reizigers niet geregistreerd maar berekend werd volgens formules, bijvoorbeeld voor gratisabonnementen een percentage gebruikers met een aantal ritten per maand, zou het zelfs kunnen dat het reële aantal reizigers stijgt. Het heeft dus geen zin te gewagen van trends. De enige zekerheid is dat met ReTiBo de reële aantallen gemeten zullen worden. Wat de efficiëntieverhoging betreft, heeft het afschaffen van de gratisabonnementen dus ook enkel een effect op de tellingen, niet op het reële aantal reizigers. De presentatie van vandaag is daar realistischer over dan het evaluatiedocument. Kortom, de evaluatie maakt vooral duidelijk dat het anders moet.

Waarop baseert Roger Kesteloot zich om de kusttramverlenging Koksijde-Veurne als stellig naar voren te schuiven terwijl de maatschappelijke kosten-batenanalyse rampzalig was en er ook andere tegenwerkingen zijn, onder meer van Infrabel? Hoewel er ook in Antwerpen veel werken zijn, is de stiptheid van de trams daar veel groter dan in Gent. Hoe komt dat?

De Lijn zal meer een uitvoerder dan een regisseur worden. Waarom moet ze dan nog aandeelhouder blijven van Cambio?

Annick De Ridder informeert of er gewerkt wordt aan een geïntegreerd Mobib-systeem dat ook geldt voor systemen als Cambio. Ook de apps en webstek blijven sterk geënt op de uitsluitende dienstverlening van De Lijn. De Brusselse citymapper is wel een multimodale app, die de reiziger een traject biedt met bus, tram, deelfiets. Is het niet beter dat een privépartij een algemene app ontwikkelt? Op hafas.bene-system.com, een Europese reisplanner (van het Duitse ingenieursbureau HaCon), ontbreekt de informatie van De Lijn volledig, wat de spreker betreurt. Kortom, het openstellen van informatie wordt almaar belangrijker. Het is een taak voor de minister die de regie zal voeren, maar ook voor diegenen die de aanbesteding winnen om een app te creëren of voor andere Europese app-aanbieders. Iets anders is het aanbieden van tickets, daarvoor kan De Lijn beter wel de apps zelf beheeren. Ook voor het RISE-project moet nagegaan worden wat best zelf te doen en wat aan de markt over te laten.

Ze informeert naar het aantal verkeersboetes van pachters. Heeft het stijgende aantal boetes bij de eigen lijnen te maken met de verschillende terugbetalingssystemen? Ondanks tien pogingen daartoe wordt dat heikele onderwerp zelfs niet geagendeerd op het overleg tussen werkgevers en werknemers. Misschien moet De Lijn dan maar een systeem afdwingen, waarbij het één overtreding terugbetaalt, een tweede onder bepaalde voorwaarden en daarna dient de chauffeur zelf te betalen, zonder evenwel te kunnen verhinderen dat de vakbonden zelf de boetes blijven terugbetalen.

Ze wil ook weten waarom het aantal ritten met capaciteitsproblemen zo sterk fluctueert over de jaren. Over ReTiBo wil ze weten of Roger Kesteloot nog vertraging verwacht in de invoering. Wanneer zal een algemene nulmeting mogelijk zijn? Die is cruciaal om de prestaties van elke nieuwigheid, ook de proeftuinen te beoordelen en bij te sturen. Ze verwacht dat in de beheersovereenkomst er voor elke stap een duidelijke timing staat.

Na de transitiebeheersovereenkomst zal De Lijn niet langer een monopolie hebben of de regie voeren. Ze blijft een belangrijke rol spelen op het kern- en het aanvullende net, maar andere spelers bieden het maatwerk. Daardoor kan ze niet langer met alle zonden worden overladen. Omdat De Lijn maar één speler is, kunnen niet alle aspecten in haar beheersovereenkomst geregeld worden.

Even belangrijk worden de speerpunten die de minister zal opstellen. Waar dan ook vastgelegd, Annick De Ridder verwacht dat normen als aantal reizigers per rit of afstand tot de bushalte vervangen worden door een kostprijs per gereden kilometer of per rit.

Voorts is vraaggestuurdheid voor N-VA cruciaal, met voor maatwerk andere oplossingen dan de dieselbus. Als de kostendekkingsgraad daardoor stijgt, zal er nieuwe ruimte komen voor investeringen in kwaliteit, comfort, stiptheid, doorstroming, vergroening. Voorts dient het kernnet afgebakend te worden. De nulmeting van ReTiBo is cruciaal om te bepalen wat het aanvullende net is en wat op maat. Het omslagmoment om voor maatwerk te gaan, dient dus geobjectiveerd te worden. Met wie dat maatwerk biedt, zullen er ook beheersovereenkomsten moeten worden gesloten. Hoe zal dat gebeuren en op welk niveau?

Omdat de app net multimodaal moet zijn, moet ze niet noodzakelijk door De Lijn beheerd worden. Een absolute stijging van de reizigers is irrelevant aangezien ook het aantal verplaatsingen kan toe- of afnemen; de modal shift daarentegen is wel een goede graadmeter.

Voorts informeert ze hoe Roger Kesteloot de efficiëntie nog denkt te kunnen verhogen. Specifiek voor De Lijn is de gegarandeerde minimale dienstverlening, zeker voor kwetsbare groepen als de schoolgaande jeugd. Dat is federale materie maar in een gentlemen's agreement met de sociale partners kan heel wat vastgelegd worden. Als het na tien keer zelfs nog niet geagendeerd geraakt, zoals bij de boetes, moet de werkgever of de overheid een regeling kunnen afdwingen.

De Lijn zal minder beleidsmaker en meer uitvoerder worden, samen met andere loyale partners. N-VA hoopt dat de beheersovereenkomst die nieuwe rol zal omarmen. Tot slot waarschuwt ze ervoor een te groot belang te hechten aan het werkstuk van de Senaat⁷. Eén bepaalde, liefst niet te negeren fractie, heeft het rapport niet goedgekeurd. Ze acht het niet wenselijk dat De Lijn in een overkoepelende vervoersraad met de andere vervoermaatschappijen haar vervoersplan opstelt. Tot slot herhaalt ze dat ze geneigd is de minister en de vervoermaatschappij af te rekenen op de nieuwe beheersovereenkomst eerder dan op deze evaluatie.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* is hoopvol gestemd over de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Ook in de transitiebeheersovereenkomst zullen concrete doelstellingen en ambitieuze streefcijfers opgelegd worden, maar beperkt en gefocust. De Lijn zal niet langer met alle zonden overladen worden. Voor de minister dient in de focus te staan: voldoende investeringsmiddelen, aanbod afgestemd op de vraag, doorstromingsmaatregelen om de stiptheid te vergroten en de concurrentiepositie te verbeteren, efficiëntie, betrouwbaar voor de dagelijkse en de occasionele reiziger, de grootste bijdrager aan de modal shift in plaats van een doorn in het oog van de belastingbetaler. Na deze evaluatie volgt er een MORA-advies. De minister verwacht de bespreking met de raad van bestuur van De Lijn in november en de politieke besluitvorming in december.

Wat Spartacus betreft, heeft de Vlaamse Regering het akkoord met de Nederlanders over lijn 1, de beslissing om in afwachting van een tramverbinding een trambus op lijn 2 te laten rijden en de prefinanciering van de treinlijn bevestigd. De minister heeft contact genomen met de Nederlanders. Daarna zal de beheersovereenkomst daaraan aangepast worden.

Een link tussen de daling van het aantal reizigers en de stijging van de tarieven ontkracht de minister door: het status-quo van -0,4 percent reizigers in 2015, met een totaal aantal dat hoger is dan in 2008 en 2009; een dalende belasting-dotatie, een stijgende kostendekkingsgraad, stijgende investeringen en het stijgende aantal reizigers per plaatskilometer.

In vergelijkingen over alternatieve aandrijvingssystemen scoort De Lijn Europees goed met iets meer dan 10 percent van haar rollend materieel. Vanaf 2019 zal ze enkel elektrische, hybride of waterstofvoertuigen aankopen. Toegankelijkheid zonder reservatie is het doel voor de hoofdtracés.

In 2015 zijn twaalf assen geselecteerd, in 2016 vijf verbindingen van hoogwaardig openbaar vervoer. Vanaf 2017 worden er daarop doorstromingswerken gepland op basis van de studies. Hij is het ermee eens dat grote investeringen tot nog toe slechts een kleine winst opleverden, maar de uiteindelijke

⁷ *Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/4.

beoordelingsbasis is hoeveel sneller het openbaar vervoer rijdt dan de andere voertuigen.

Halteaankondigingen hadden er al lang moeten zijn. De ambities van ReTiBo, begonnen in 2007-2008, onder minister Kathleen Van Brempt en CEO Ingrid Lieten, bleken te hoog gegrepen. De eerste kostenraming was 90 miljoen euro, ondertussen is dat meer dan 100 miljoen euro en is het nog niet operationeel. Net in die periode is er trouwens ook veel te weinig geïnvesteerd in rollend materieel. In 2007-2009 werden er net geen 90 bussen gekocht en 13 trams, terwijl er de voorbije 2 jaar 138 bussen, 40 megatrums en 146 trams gegund zullen zijn.

Hij heeft De Lijn gevraagd toeters en bellen achterwege te laten en vooral te focussen op het boeken van resultaten. Om te compenseren dat er geen halteaankondiging is, heeft De Lijn een ondertussen succesvolle en bruikbare app gelanceerd, waarbij de gebruiker verwittigd wordt van het naderen van een halte.

Begin oktober zal het resultaat bekend zijn van het onderzoek naar welke tracés geschikt zijn voor trambussen, dus ook over de loop in Gent.

2.2. Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot

Roger Kesteloot wordt graag geëvalueerd, maar dan wel over wat hij zelf moet studeren. De Lijn is hier en daar tekortgeschoten, voor ReTiBo in het bijzonder. Voor andere aspecten, die vaak direct invloed hebben op de klantentevredenheid zoals stiptheid, toegankelijkheid, fietsinfrastructuur is de vervoermaatschappij niet alleen verantwoordelijk. ReTiBo, een heel ambitieus en complex project, is absoluut niet gelopen zoals voorzien. Het grote verschil met de MIVB is dat haar voertuigen en backoffice al werkten met een boordcomputer; bij De Lijn was alles nieuw en werd beslist zowel registratie, betaling en verwerking van tickets en abonnementen als boordcomputer, nodig voor realtime-informatie, in één te verwerken.

De Lijn heeft de wet op de overheidsopdrachten gevolgd. Helaas is de aangeduide leverancier niet in staat gebleken het ingewikkelde systeem te leveren. In 2013 is onderzocht wat het zou betekenen om het contract gewoon op te zeggen. Dat bleek tijdrovender en duurder dan een herzieningsovereenkomst. Om druk te zetten, zijn er al boetes aan de leverancier opgelegd. Na een hachelijke financiële periode is die trouwens overgenomen door een buitenlands bedrijf, gevestigd in Wenen, dat nu orde op zaken aan het stellen is. Uit diens planning blijkt nu dat de voortesting van de software tegen de lente van 2017 klaar zal zijn, waardoor er tegen eind 2017 de opgeleverde software in dienst zal gaan. De Lijn benadrukt dat de deadlines die nu worden afgesproken bij de leverancier, ook worden gehaald. Roger Kesteloot heeft zelf het project in handen genomen. De halte-informatiesystemen, die inderdaad al op de voertuigen aanwezig zijn, hangen daar grotendeels van af. Zowel bij de Albatrostrams als bij de Hermelijntrams is die getest vooraleer in exploitatie te brengen.

Interoperabiliteit werd ook al in 2006 als doelstelling naar voren geschoven. De JUMP- en MTB-vervoerbewijzen zijn er ondertussen en stelselmatig zullen er meer vervoersbewijzen kunnen worden opgeladen op de kaarten van de vier operatoren. De kaarten zijn zo ontworpen dat er ook interoperabiliteit met auto- of fietsdeelsystemen mogelijk is. In Antwerpen zal de uitbater van het fietsdeelsysteem zijn software aanpassen om de Mobib-kaart te kunnen gebruiken. Naast dergelijke partnerovereenkomsten zijn er afspraken met Belgian Mobility Card, een dochteronderneming van de vier openbaarvervoerope-

ratoren, NMBS, TEC, MIVB en De Lijn, over de voorwaarden van extra functionaliteiten en over hoe partners recht kunnen krijgen op het lezen en schrijven op de kaart. In de samenwerking tussen de verschillende vervoermaatschappijen zijn algemeen heel wat stappen vooruit gezet. Dat heeft geresulteerd in open overleg, onder meer met de MIVB over het Brabantnet, maar ook met de NMBS. Het Senaatsdocument⁸, waarvan de spreker acteert dat niet iedereen het goedkeurde, verwijst naar de vele overlegstructuren. Dat aantal is niet relevant, wel dat De Lijn met de NMBS praat over haar transportplan 2017. Dat heeft in ieder geval tot gevolg dat De Lijn minder abrupt met wijzigingen geconfronteerd wordt. De directeur-generaal is ook blij te kunnen melden dat het denken in termen van knooppunten nu ook de NMBS bereikt heeft.

Hij beaamt dat de gebiedsevaluaties in de periode 2011 en 2012 moesten wijken omdat er veel tijd ging naar de aanbodwijzigingen ten gevolge van de besparingen. In de jaren daarna is een inhaaloperatie gestart. Momenteel werkt De Lijn met een rollend driejarenprogramma. Uiteraard kan de maatschappij met de minister bekijken of het opportuun is de investeringsplanning voor het rollend materieel in de beheersovereenkomst op te nemen. Ook de vorige beheersovereenkomst bevatte een middellange termijnplanning voor rollend materieel. Voor vergroening van het rollend materieel zijn er recent afspraken door de raad van bestuur goedgekeurd.

Het verschil in commerciële snelheid tussen Gent en Antwerpen heeft te maken met de werken, maar komt vooral omdat een deel van de Antwerpse tramlijnen onder de grond rijdt. De halteapp verwittigt de reiziger als zijn halte eraan komt. Het is dus niet nodig om er voortdurend naar te kijken.

Nog voor de regering daartoe besliste, heeft De Lijn de kaart van open data getrokken. Intussen heeft ze al tientallen licentieovereenkomsten afgesloten waardoor derden gebruik kunnen maken van de statische reisinformatie. Eens de kwaliteit daarvan kan worden gegarandeerd, zal dat ook kunnen voor reisinformatie in realtime. Ondertussen is De Lijn overgestapt op de generieke licentieovereenkomsten voor het ter beschikking stellen van overheidsdata. Ook het open-M-ticket wordt aan de markt toevertrouwd. Er zijn zelfs al enkele contracten getekend; alles wijst erop dat in september de eerste toepassingen er zullen zijn. Ook voor multimodale routeplanners heeft De Lijn al contracten, met Google Maps en Apple. De Lijn wil echter de mogelijkheid houden om zelf lacunes van de markt in te vullen. Zoals ze al jongeren in hackathons apps liet ontwikkelen.

De eenmalige uitzonderlijke bedrijfsopbrengsten kwamen onder meer uit de verkoop van het vakantiehuis. Die middelen hebben De Lijn de periode tot de recurrente efficiëntiemaatregelen rendeerden, helpen overbruggen. Momenteel schommelt de kostprijs per kilometer, soms in het voordeel van de privé-exploitanten, soms in het voordeel van De Lijn. Aangezien De Lijn geen winst moet maken, moet ze toch beter kunnen.

De directeur-generaal denkt dat de arbeidsorganisatie efficiënter kan door meer flexibiliteit. De arbeidsvoorwaarden van De Lijn en de exploitanten wil hij liever gelijk houden. Dat vergt overleg met de sociale partners, soms over gevoelige onderwerpen. Zelfs een officiële verzoeningspoging bij de sociale bemiddelaar heeft nog niet tot het verwachte resultaat voor de boetes gezorgd. In ieder geval zal het opnieuw op tafel gelegd worden.

⁸ *Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/4.

Waar voorlopig trambussen komen in afwachting van trams, is het wel degelijk de bedoeling dat de funderingen voor beide bruikbaar zijn, sporen en bovenleidingen kunnen dan later aangebracht worden. De Lijn voert daarover besprekingen met AWW. Wat de alternatieve aandrijfsystemen betreft, verwijst de spreker naar de recente beslissing van zijn raad van bestuur.

De vele investeringen in doorstroming hebben er vooral voor gezorgd dat de commerciële snelheid, bovengronds en in gemengd verkeer, niet daalde. Teleurstellend weinig, maar wel de realiteit. De 'commerciële' snelheid van de andere mobiliteit, zeker in steden, daalt immers. Daarbij komt nog dat autogebruikers ook heel wat meer tijd besteden aan het zoeken naar een parkeerplaats.

Voor de modal shift geldt min of meer dezelfde conclusie. Het aantal verplaatsingen is in de afgelopen vijf jaar aanzienlijk toegenomen. De Lijn heeft haar marktaandeel daarin kunnen handhaven. De volgende stap zijn de corridors. De Lijn onderhandelt met de steden Gent en Antwerpen over een betere verkeerslichtenbeïnvloeding, over de heraanleg van kruispunten in corridors. In Gent onderhandelt ze met de stad en andere partners over de toeritdosering. Het blijft een voortdurende zorg er in ieder geval voor te zorgen dat de commerciële snelheid niet erop achteruit gaat.

De fluctuaties in capaciteitsproblemen zijn deels het gevolg van nieuw rollend materieel maar ook van aanpassingsproblemen, bijvoorbeeld in de eerste twee weken van september. Hoe sneller De Lijn daarover geïnformeerd wordt, hoe sneller ze erop kan inspelen. De Lijn neemt met belangstelling en zorg akte van de parlementaire opmerkingen voor de transitiebeheersovereenkomst. De timing is ambitieus, maar De Lijn zal er alles aan doen om vanaf 1 januari 2017 met de nieuwe beheersovereenkomst aan de slag te kunnen.

3. Aanvullende bespreking

3.1. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen heeft ervaren dat de overheid op het vlak van ICT altijd gefopt wordt. Voor ICT-bedrijven is de overheid vaak een proeftuin. Desondanks factureren ze tegen vorstelijke tarieven. De overheid is de zwakkere partij want ze mist de kennis om de processen te sturen, wat ze letterlijk en figuurlijk duur betaalt aan quasi monopoliehoudende leveranciers. Voor ReTiBo betaalt De Lijn al onderhoudsgeld terwijl het nog maar amper operationeel is.

De omslag naar basisbereikbaarheid komt er ook omdat de grenzen van het huidige model bereikt zijn. Hoewel de leiding en heel wat medewerkers voorstander van het nieuwe verhaal zijn, blijft De Lijn een hypergesyndicaliseerde omgeving; dus zijn flexibiliteit en bereidheid tot verandering er altijd betrekkelijk. Gebruikers verwachten dat de vervoermaatschappij mee gaat met de tijd en dus ook nieuwe diensten zoals apps aanbiedt. Hij eindigt met een positieve noot: in tegenstelling tot twintig jaar geleden is openbaar vervoer hip; ervan gebruik maken wordt beschouwd als een uiting van gezamenlijkheid. De overheid moet daarop inspelen.

3.2. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke stelt de tegenspraak aan de kaak tussen Annick De Ridder die de vervoerscijfers afdoet als ongeloofwaardig en de minister die ze gebruikt om het effect van de tariefverhoging op het aantal reizigers te ontkennen. In tegenstelling tot zijn voorganger kan deze minister niet jaar na jaar stijgende reizigersaantallen voorleggen. In een regio waar het ene na het andere filerecord

sneuvelt, is het maar te hopen dat de regering meer mensen naar het openbaar vervoer wil lokken. Met de benchmarkredenering is het mogelijk om het aantal reizigers te laten dalen tot 1999 toen Steve Stevaert aantrad, en nog zeggen goed bezig te zijn.

Dezelfde redenering geldt voor halteaankondiging. ReTiBo kwam er op vraag van het parlement dat een betere registratie wou. In 2016 werken de systemen ingebouwd in 2007 nog altijd niet. Dat de minister daarvoor de verklaring zoekt bij personen die al 7 jaar afgezwaaaid zijn, snijdt geen hout. Met 42 nieuwe trams en 450 nieuwe bussen klopt de aanklacht niet dat de vorige regeerperiode gedesinvesteerd is. De minister kiest er enkel de jaren uit die hem goed uitkomen. In tegenstelling tot wat de minister tot op vandaag deed, was het in de vorige regeerperiode niet de gewoonte alleen maar dieselbussen te bestellen. De beslissing van de raad van bestuur over de vergroening van de vloot stemt perfect overeen met wat het lid in maart aanbracht⁹.

Hij roept op te kijken naar de toekomst en te stoppen met vergelijkingen met het verleden, die dan nog gebaseerd zijn op oneerlijke cijfers.

3.3. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder acht enkel de cijfers over de modal shift belangrijk. In 1999, 2005, 2014 zijn die niet gewijzigd: De Lijn neemt 5 percent van het algemene verplaatsingsgedrag voor haar rekening en 10,5 percent van het woon-werkverkeer. Dat is onvoldoende. Het beleid heeft gefaald. Het blinde aanbodbeleid waarbij ervan uitgegaan wordt dat mensen wel op de bus zullen stappen als hij er is, werkt niet. Als het aanbod echter aan de vraag wordt aangepast, met stipte en betrouwbare verbindingen, zullen hopelijk na enkele jaren de modalshiftcijfers wel stijgen.

Ze preciseert haar vraag over Cambio: of het een taak van De Lijn blijft er aandeelhouder in te zijn? Voorts informeert ze of, gezien de nieuwe rol, eraan gedacht wordt personeel van De Lijn over te hevelen naar de vervoersregio's of de administratie.

3.4. Antwoorden van Roger Kesteloot

Roger Kesteloot zegt dat De Lijn nog geen onderhoudskost betaalt voor de software van ReTiBo. Over dat onderhoudscontract wordt trouwens nog onderhandeld. De hardware is geïnstalleerd in 2014 en werkt. Na de garantieperiode van twee jaar zal De Lijn daar wel onderhoudskosten voor dienen te betalen.

In de meeste West-Europese landen spelen de openbaarvervoerbedrijven een rol, onder andere met participaties, in bepaalde aspecten van de combimobiliteit. In 2004 was de participatie van De Lijn in Cambio noodzakelijk om autodelen in Vlaanderen van de grond te krijgen. Voor de directeur-generaal blijft die participatie vooralsnog nodig. Naast Cambio groeien er nu gelukkig andere initiatieven, recent voor elektrische scooter delen. De kerntaak van De Lijn is ruimer dan het rijden met bussen en trams, namelijk mobiliteitsoplossingen bieden.

De precieze nieuwe rol van de vervoermaatschappij zal blijken uit de resultaten van de proeftuinen. Of dat de overstap van personeelsleden noodzaakt, valt nog te bekijken. Goede samenwerking en zelfs integratie van de partners zijn voor basisbereikbaarheid belangrijker dan wie waar zit met welk statuut. Het

⁹ *Actuele vragen* VI.Parl. 2015-16, nr. 223.

coördinerend projectteam Basisbereikbaarheid waarin onder meer het departement zitting heeft, legt daar de basis voor.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

app	applicatie
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CO ₂	koolstofdioxide
DINA	Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
gps	global positioning system
HaCon	Hannover Consulting
hafas-bene	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System, voor België en Nederland
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IOS	interactive operating system, of iPhone operating system
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MTB	metro, tram, bus
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
PCC	Presidents' Conference Committee-Car
Profa	Prodata Systems, Kapsch CarrierCom Belgium en Fabricom GDF Suez
ReTiBo	Registratie, Ticketing & Boordcomputer
RISE	ReizigersInformatieSystemen Extra
sms	short message service
TEC	Transport en Commun
THV	tijdelijke handelsvereniging
UGent	Universiteit Gent
UITP	Union Internationale des transports Publics
UZ	universitair ziekenhuis
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
vf-factor	verplaatsingstijdfactor
VG	vervoersgarantie
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie
VT	verhoogde tegemoetkoming