



Vlaams
Parlement

ingediend op **894** (2016-2017) – Nr. 3
19 oktober 2016 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Caroline Bastiaens en Joris Vandenbroucke

over het voorstel van resolutie

van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans,
Dirk de Kort en Paul Van Miert

betreffende de nieuwe
beheersovereenkomst 2017-2020
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, 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.

Documenten in het dossier:

- 894** (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting	4
1.1. Toelichting door Annick De Ridder	4
1.2. Toelichting door Marino Keulen	5
1.3. Toelichting door Karin Brouwers	6
2. Bespreking	6
3. Amendementen	9
3.1. Amendement nr. 1	9
3.2. Amendement nr. 2	9
3.3. Amendement nr. 3	9
3.4. Amendement nr. 4	10
3.5. Amendement nr. 5	11
3.6. Amendementen nr. 6 en 7	11
3.7. Amendement nr. 8	12
3.8. Amendement nr. 9	13
4. Eindstemming	13
Gebruikte afkortingen	14
Tekst aangenomen door de commissie	15

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 6 oktober 2016 het voorstel van resolutie van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Dirk de Kort en Paul Van Miert betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn¹.

Het voorstel werd toegelicht door de indieners Annick De Ridder, Marino Keulen en Karin Brouwers.

1. Toelichting

1.1. Toelichting door Annick De Ridder

Annick De Ridder zegt dat de Vlaamse Regering een grote verandering wil doorvoeren in de organisatie van het openbaar vervoer. De nieuwe beheersovereenkomst moet een transitie te weeg brengen. Met dit voorstel van resolutie toont de meerderheid welke belangrijke principes ze opgenomen wil zien in de beheersovereenkomst.

De evoluerende vervoermarkt biedt nieuwe, flexibele vervoervormen. De reiziger wordt ook veeleisender. Hij vraagt een performant, flexibel, betaalbaar en vraaggericht vervoer. De overheid wil waar nodig zelf kunnen sturen, door een rol op te nemen in de regie. Dan gaat het niet alleen om de Vlaamse overheid, maar ook om de steden en gemeenten.

In het voorstel van resolutie formuleert de meerderheid een aantal aanbevelingen voor de regering. Het is de bedoeling te evolueren naar een systeem dat vlot, betrouwbaar, comfortabel en toegankelijk is, en dat beschikbaar is als er vraag is naar vervoer. De indieners wensen dat alle technologische mogelijkheden worden ingezet om informatie en betaling eenvoudiger te maken voor de reiziger en om echt vraaggestuurde vervoerdiensten mogelijk te maken. Momenteel voldoet het aanbod te weinig aan de vervoerwensen. Er wordt evenmin antwoord geboden op de vervoerarmoede.

Een bestuurlijke hervorming is nodig om een brede en onafhankelijke regierol in het leven te roepen zodat De Lijn haar plaats als interne operator, naast eventuele onafhankelijke derde spelers, volop waar kan maken.

De meerderheid vindt het belangrijk dat het openbaar vervoer een groter aandeel krijgt in het totale aantal verplaatsingen. Het gaat dus niet alleen om de absolute cijfers. Het aandeel van het openbaar vervoer is de voorbije jaren ongewijzigd gebleven.

De Lijn moet een belangrijke rol blijven vervullen voor het kernnet en voor het aanvullende net. Voor het vervoer op maat zijn er echter ook andere spelers op de markt die een rol kunnen spelen². Daarom zou De Lijn een objectief overgangspunt moeten bepalen tussen het kernnet en het aanvullende net, en tussen het aanvullende net en het vervoer op maat. Het moet duidelijk zijn vanaf welke afstand er vervoer op maat kan worden aangeboden.

De indieners vragen dat men echt aan de slag zou gaan met de ReTiBo-gegevens. Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, heeft toegezegd dat hij er alles zal aan doen om dat vanaf 2017 mogelijk te maken. Dat is nodig voor de realisatie van het vraaggerichte openbaar vervoer. Het hangt ook samen met de gewenste

¹ Over de eindevaluatie van de beheersovereenkomst 2011-2015 hield de commissie een gedachte-wisseling op 14 juli 2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 890/1).

² Zie: resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2).

inschakeling van De Lijn in de combimobiliteit, door tarief-, netwerk- en informatie-integratie met zoveel mogelijk andere modi en mobiliteitsspelers, inclusief overleg over grensoverschrijdende dienstverlening. Om jonge private spelers de kans te geven innovatieve toepassingen te ontwikkelen, is het belangrijk om alle beschikbare data open te stellen.

De resultaten van de proefprojecten zijn cruciaal voor het uitrollen van de basisbereikbaarheid over heel Vlaanderen³. De indieners verwachten dat De Lijn daarbij een constructieve partner is. Ook de steden en gemeenten kunnen daarin een rol spelen.

Men moet streven naar een goede doorstroming van alle verkeer. Annick De Ridder is tot het inzicht gekomen dat het in het voordeel is van alle verkeersgebruikers als men prioriteit geeft aan het openbaar vervoer.

De Lijn moet ook blijven inzetten op de toegankelijkheid, niet alleen van de voertuigen, maar ook van de weg naar de halte en de halte-infrastructuur zelf.

Het realiseren van een hogere kostendekkingsgraad blijft een aandachtspunt, uiteraard binnen het tarievenkader zoals beslist door de Vlaamse Regering. Het komt erop aan om de beschikbare middelen optimaal in te zetten, met een grotere focus op interne efficiëntie en verantwoordelijkheid rond inkomstendoelstellingen.

De interne organisatiestructuur van De Lijn moet worden afgestemd op de doelstellingen van het decreet Basisbereikbaarheid. Als een van de mobiliteitsspelers in Vlaanderen moet De Lijn focussen op haar kerntaken. De nodige personeels- en budgetverschuivingen moeten worden doorgevoerd bij de oprichting van een modusoverschrijdende en onafhankelijke regie- en informatiecel binnen de Vlaamse administratie.

De vergroening van het rollend materieel blijft een belangrijke doelstelling.

De Lijn moet een voorbeeldrol blijven spelen als verkeersveilig vervoerbedrijf. In dit verband verwijst ze naar de afhandeling van verkeersboetes die altijd van de agenda van het sociaal overleg wordt gehaald. Ze roept de sociale partners op tot enige verantwoordelijkheidszin op dat vlak. Het lijkt haar evident dat er een oogje wordt dichtgeknepen bij een eerste of tweede boete. Ze kan echter niet akkoord gaan met de bestaande verschillen tussen de provincies en met de dubbele terugbetaling door de vakbond.

Ze dringt aan op het afronden van de onderhandelingen binnen De Lijn over de gegarandeerde dienstverlening.

Ten slotte dringt ze aan op het in kaart brengen van de beheersgegevens. Dat is belangrijk voor het debat in deze commissie en voor de jaarlijkse evaluatie door het Departement MOW.

1.2. Toelichting door Marino Keulen

Marino Keulen vindt het absurd dat het debat over het openbaar vervoer soms wordt voorgesteld als een strijd tussen de overheid en de private sector. Het komt erop aan om alle actoren en alle middelen in te zetten om de vervoerarmoede, zeker in landelijk Vlaanderen, aan te pakken en om het vervoeraanbod te verruimen. Daarbij denkt hij onder meer aan taxi's, schoolbussen en elektrische fietsen. In veel landelijke gemeenten zijn er alleen 's morgens bussen. Sommige kinderen raken in de latere namiddag zelfs niet meer thuis.

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 807/1 tot en met 5.

Hij hecht veel belang aan de betrokkenheid van de lokale besturen. Belangrijke parameters waarop Open Vld de nieuwe beheersovereenkomst te gepasten tijde wil afrekenen zijn de gegarandeerde dienstverlening, het vergroenen van het rollend materieel, een betere kostendekkingsgraad en interne efficiëntie.

Metten is weten. ReTiBo is cruciaal voor het meten van de performantie en de dienstverlening van het openbaar vervoer.

Vlaanderen loopt vast in de files. Vergrijzing en kinderarmoede leiden tot vervoerarmoede. Daarom komt het erop aan om het aanbod te verruimen. De steden en gemeenten moeten worden betrokken bij de sturing van de vervoerregio's. De beheersovereenkomst moet die omslag op het terrein kunnen realiseren.

1.3. Toelichting door Karin Brouwers

Karin Brouwers sluit zich aan bij de vorige sprekers. Er is een nieuw systeem van openbaar vervoer nodig. In sommige steden zitten de trams en de bussen overvol. Op het platteland is het openbaar vervoer dan weer totaal onaangepast. Daar is een vervoer op maat noodzakelijk. Dat kan het best uitgewerkt worden in vervoerregio's, in overleg met steden en gemeenten.

Momenteel zijn er in drie regio's proefprojecten aan de gang. Men probeert er uit te zoeken hoe het kernnet en het vervoer op maat er kunnen uitzien. De beheersovereenkomst is met een jaar verlengd omwille van die proefprojecten. Men kan het uitwerken van een nieuwe beheersovereenkomst echter niet blijven voor zich uitschuiven. Daarom heeft het parlement in een vorige resolutie⁴ aan de minister gevraagd om vanaf 2017 een nieuwe beheersovereenkomst te laten ingaan. De onderhandelingen hierover zijn wellicht aan de gang.

In dat kader is het goed dat het parlement een aantal aanbevelingen formuleert voor de Vlaamse Regering. De indieners vragen dat De Lijn zich zou engageren in het nieuwe systeem dat zal worden uitgewerkt naar aanleiding van de evaluatie van de vorige beheersovereenkomst. Voor CD&V moet het openbaar vervoer groen, stipt, groeiend, toegankelijk, geïntegreerd, veilig en innovatief zijn. Al die elementen vindt Karin Brouwers terug in het voorstel van resolutie. Haar fractie zal het dan ook volmondig steunen.

2. Bespreking

Joris Vandenbroucke ziet een aantal positieve elementen in het voorstel van resolutie van de meerderheid: de aandacht voor tarief-, netwerk- en informatie-integratie met de andere mobiliteitsspelers, het opendatabeleid, de vergroening van het rollend materieel, de voorbeeldrol inzake verkeersveiligheid, het in kaart brengen van KPI's en het verder inzetten op doorstroming.

Hij heeft echter ook fundamentele opmerkingen. Daarom heeft hij een aantal amendementen voorbereid.

Vooreerst vindt hij het een beetje kort door de bocht te stellen dat het beleid van het verleden, waaraan veel indieners van het voorstel van resolutie hebben meegewerkt, niet heeft geleid tot een modal shift of tot een vermindering van de vervoerarmoede. Roger Kesteloot en (PwC) hebben in deze commissie al herhaaldelijk gezegd dat er iets schort aan de wijze waarop het aandeel van het openbaar vervoer in het verplaatsingsgedrag wordt gemeten. Men kijkt namelijk alleen naar de hoofdvervoerwijze.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1 en 2.

Er zijn meer fijnmazige metingen mogelijk. De stadsmonitor toont aan dat het aandeel van bus en tram in het verplaatsingsgedrag sterk gestegen is in elke Vlaamse centrumstad. Een onderzoek van het verplaatsingsgedrag in de stad Gent toont aan dat het aantal reizigers van De Lijn tussen 2011 en 2014 gestegen is met 9,63 percent. Dat betekent dat het aandeel van het openbaar vervoer gestegen is. Uit de Vlaamse regionale indicatoren blijkt dat het gebruik van bus en tram in Vlaanderen hoger ligt dan het gemiddelde van de Europese Unie, en dat het aandeel van bus en tram gestegen is op de korte en de middellange afstand en voor het woon-schoolverkeer. Er zijn dus stappen vooruit gezet.

Een van de sleutelzinnen in het voorstel van resolutie is dat men moet evolueren naar een jaarlijks hogere kostendekkingsgraad. Dat betekent dat de tarieven elk jaar opnieuw moeten stijgen of dat er geknipt moet worden in het aanbod. De kostendekkingsgraad is een ratio die aangeeft wie de factuur betaalt. Dat zegt niets over de kostenefficiëntie, de kost per gereden kilometer.

Joris Vandenbroucke hecht vooral veel belang aan de kostenefficiëntie, aan een optimaal gebruik van de middelen. Uit de internationale benchmark van PwC⁵ is gebleken dat de kostenefficiëntie van De Lijn perfect vergelijkbaar is met die van het openbaar vervoer in andere Europese regio's, ook daar waar het geheel of gedeeltelijk geprivatiseerd is. De bezettingsgraad van onze bussen en trams is gemiddeld hoger dan in vergelijkbare regio's. De overheadkost van De Lijn bedraagt slechts 2,89 percent, tegen 4,79 percent bij het Departement MOW en tegen een gemiddelde overheadkost van 7,48 percent binnen de Vlaamse administratie.

Achter het argument van de kostendekkingsgraad schuilt vooral een ideologische agenda. Blijkbaar kiest men ervoor om de factuur te blijven doorschuiven naar de gebruikers van het openbaar vervoer en weg te schuiven van de algemene middelen, van de belastingbetaler. Hij blijft het verdedigbaar vinden dat iedereen in Vlaanderen een bijdrage levert voor het openbaar vervoer. De fetisj van de kostendekkingsgraad zal ten koste gaan van de betaalbaarheid en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De indieners van het voorstel van resolutie merken op dat de vervoerarmoede niet verminderd is in Vlaanderen. In de tekst komt de bekommernis om de sociale opdracht van het openbaar vervoer echter niet meer aan bod. Dat is een gemiste kans. De MORA heeft in haar advies⁶ nochtans gevraagd om dat mee op te nemen in de beheersovereenkomst.

Hij stelt vast dat de indieners aan de Vlaamse Regering vragen om, bij het opstellen van een beheersovereenkomst die begin 2017 moet ingaan, rekening te houden met de resultaten van proefprojecten die pas eind 2017 zullen aflopen en met een decreet Basisbereikbaarheid dat na de evaluatie van de proefprojecten zal worden uitgewerkt. Daarom stelt hij voor om te voorzien in een addendum bij de beheersovereenkomst waarin de resultaten van de proefprojecten kunnen worden ingeschreven en waarin men kan aangeven hoe het decreet op de basisbereikbaarheid geïmplementeerd moet worden. Dat is ook een vraag van de MORA.

Marino Keulen merkte op dat sommigen het uitwerken van de toekomstige architectuur van het openbaar vervoer in Vlaanderen zien als een strijdperk tussen de private sector en De Lijn. Als die strijdbijl al zou gehanteerd worden, dan suggereert Joris Vandenbroucke om die te begraven door in de resolutie in te schrijven dat het Vlaamse samenwerkingsmodel, dat uitgaat van een fiftyfiftyverdeling van het aantal aangeboden kilometers tussen privé-exploitanten en De Lijn, zowel op het kernnet als op het aanvullende net wordt behouden. Ook de MORA, waarin

⁵ Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 446/1.

⁶ MORA-advies transitieovereenkomst De Lijn 2016.

de privé-exploitanten vertegenwoordigd zijn, vraagt om die verdeelsleutel in te schrijven.

Thans vrezen veel werknemers van De Lijn dat ze zullen ontslagen worden en dat ze daarna voor heel lage lonen zullen moeten werken bij grote Europese busmaatschappijen. Hij probeert die werknemers gerust te stellen door op te merken dat de Vlaamse Regering beslist heeft dat De Lijn zowel voor het kernnet als het aanvullende net interne operator is. De PSO-verordening over het collectief personenvervoer vraagt overigens dat men bij het benoemen van een interne operator minstens een fiftyfiftyverhouding respecteert.

Ingrid Pira formuleert de opmerkingen van haar fractie op het voorstel van resolutie. Vooreerst valt het haar op dat er geen toelichting is opgenomen in het voorstel. Bij een dergelijk belangrijk document zou het nochtans goed zijn om een algemeen kader te schetsen. Voorts stelt ze vast dat de inhoud van het voorstel van resolutie niet sterk verschilt van de evaluatie van de beheersovereenkomst 2011-2015⁷.

De eerste overweging in het voorstel van resolutie gaat over het decreet Personenvervoer. Daar wordt de indruk gewekt dat dit decreet alleen verantwoordelijk is voor het feit dat het aandeel van het openbaar vervoer niet gegroeid is en dat de vervoerarmoede niet verminderd is. Is dat gebleken uit onderzoek of gaat het alleen om een interpretatie van de indieners? Bij de gedachtewisseling over de eindevaluatie van de beheersovereenkomst heeft Björn Rzoska opgemerkt dat ook de besparingen bij De Lijn moeten meegenomen worden als verklaring.

Ze stelt vast dat het de bedoeling is om rekening te houden met de resultaten van de proefprojecten basisbereikbaarheid die in het najaar van 2017 geëvalueerd zullen worden. Ze sluit zich aan bij de vraag van Joris Vandenbroucke om die resultaten te verwerken in een addendum, zoals het MORA-advies vraagt.

Haar fractie zal zich onthouden bij de stemming over dit voorstel van resolutie.

Annick De Ridder beseft dat het optrekken van de investeringen van 300 miljoen naar ongeveer een miljard euro per jaar wel degelijk resultaat gehad heeft. Het openbaar vervoer is bekender geworden en het gebruik van het openbaar vervoer is gestegen in absolute cijfers. De verdrievoudiging van de middelen heeft echter niet geleid tot een modal shift of tot het terugdringen van de vervoerarmoede. De indieners van het voorstel van resolutie streven naar een meer vraaggerichte aanpak, die hopelijk wel tot een modal shift zal leiden.

Ze is het niet eens met de opvatting van Joris Vandenbroucke dat een stijging van de kostendekkingsgraad zal leiden tot een sterke stijging van de tarieven en tot het schrappen van lijnen. Als men meer vraaggericht rijdt, meer reizigers aantrekt en op een efficiëntere manier omgaat met de laatste kilometer, dan zullen er meer inkomsten zijn per rit zonder dat de tarieven hoeven te stijgen. Ze denkt trouwens dat de vorige beheersovereenkomst⁸ ook voorzag in een stijging van de kostendekkingsgraad.

Karin Brouwers vult aan dat er voorzien was in een stijging van de kostendekkingsgraad met een half percent per jaar. Zelfs die kleine stijging was echter niet haalbaar omdat de beheersovereenkomst tevens bepaalde dat men niet aan de tarieven mocht raken. Die eis wordt nu losgelaten. De indieners laten de beslissing over de omvang van de stijging over aan de regering. Ze vragen ook niet

⁷ Het rapport van de eindevaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn 2011-2015 is te vinden als bijlage bij *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 890/1.

⁸ Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 878/1.

om de kostendekkingsgraad spectaculair te verhogen. Er zal altijd onderhandeld worden met De Lijn over een haalbare ingreep.

Annick De Ridder benadrukt dat de opmerking over de kostendekkingsgraad minder expliciet is dan in de vorige beheersovereenkomst. Het gaat om een streven naar een jaarlijks hogere kostendekkingsgraad, binnen het besliste tarievenkader. Men dient te focussen op interne efficiëntie en op de verantwoordelijkheid voor de inkomstendoelstellingen.

3. Amendementen

Joris Vandenbroucke en de indieners van het voorstel van resolutie dienen amendementen in (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 894/2).

3.1. Amendement nr. 1

Joris Vandenbroucke stelt vast dat de indieners volledig willen zijn in het opsommen van het materiaal dat voorhanden is om een aantal conclusies te trekken. Hij stelt voor om eveneens te verwijzen naar de interne benchmarkstudie, die op vraag van het Vlaams Parlement is gebeurd. Daarin werd er een vergelijking gemaakt tussen De Lijn en de pachters inzake de kost per gereden kilometer.

Zijn amendement strekt ertoe in het eerste streepje punt 7° te vervangen door:

“7° de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer van 2009 en de actualisering ervan in 2014 en de interne benchmarkstudie over de vergelijking van de kost per gereden kilometer in eigen regie versus de exploitanten;”.

Amendement nr. 1, dat verwijst naar de interne benchmarkstudie is volgens *Annick De Ridder* minder relevant. De privé-exploitanten en het eigen beheer van De Lijn werken namelijk grotendeels binnen dezelfde regelgeving. Dan is het weinig relevant om de verschillen tussen beide te onderzoeken.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

3.2. Amendement nr. 2

Joris Vandenbroucke noemt zijn amendement nr. 2 een technisch amendement. Het MORA-advies Transitiebeheersovereenkomst De Lijn, waarnaar de indieners verwijzen, dateert niet van 26 augustus, maar van 2 september 2016.

Zijn amendement strekt ertoe in het eerste streepje punt 11° te vervangen door:

“11° het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen betreffende de transitiebeheersovereenkomst met De Lijn van 2 september 2016;”.

Annick De Ridder vindt amendement nr. 2 een evidente rechtzetting. De datum op het voorblad van het advies is wel degelijk 2 september.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

3.3. Amendement nr. 3

Joris Vandenbroucke vraagt om aan de vragen aan de Vlaamse Regering na het derde puntje een nieuw puntje toe te voegen waarin aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd om in de toekomstige beheersovereenkomst ook bepalingen op te nemen over de toegankelijkheid en de betaalbaarheid. Daarbij verwijst hij naar de expliciete vraag daarnaar in het MORA-advies.

Zijn amendement nr. 3 strekt ertoe in het tweede streepje een punt 3°/1 in te voegen, dat luidt als volgt:

"3°/1 het expliciteren van de sociale, inclusieve opdracht van openbaar vervoer middels bepalingen die de toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer garanderen;"

Amendement nr. 3 betreft de vervoerarmoede, zegt *Annick De Ridder*. De indieners van het voorstel van resolutie hebben in de aanhef expliciet willen vermelden dat het beleid niet heeft geleid tot een vermindering van de vervoerarmoede. Daaruit moet men afleiden dat het resultaat in de toekomst beter moet zijn, ook al wordt het begrip vervoerarmoede niet meer uitdrukkelijk vermeld. Daarvoor kunnen alerhande vervoersinitiatieven worden genomen, binnen De Lijn en daarbuiten.

Joris Vandenbroucke begrijpt dat *Annick De Ridder* verlangt dat men uit de vaststelling in de aanhef dat de vervoerarmoede niet gedaald is, moet afleiden dat de indieners vinden dat er in de toekomst een sociale rol moet toebedeeld worden aan De Lijn. Dat vindt hij wat te veel gevraagd. De rest van de tekst benadrukt immers vooral de noodzaak van efficiëntiemaatregelen. Als de regering doet wat het voorstel van resolutie vraagt, zou de vervoerarmoede dus automatisch moeten dalen. *Annick De Ridder* stelde dat de betaalbaarheid belangrijk blijft voor de meerderheid. Dat staat echter niet in het voorstel van resolutie. Hij begrijpt dan ook niet waarom ze het amendement, dat het advies van de MORA nagenoeg letterlijk overneemt, niet kan goedkeuren.

De meerderheid merkt volgens *Annick De Ridder* op dat de vervoerarmoede niet verminderd is en dat het aandeel van het openbaar vervoer niet toegenomen is. Uit die opmerking moet men uiteraard afleiden dat het de bedoeling is om het anders te gaan doen. Concreet betekent dat natuurlijk dat de vervoerarmoede moet verminderen en dat het aandeel van het openbaar vervoer groter moet worden. Dat vergt een totaalpakket van maatregelen.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

3.4. Amendement nr. 4

Uit de hoorzittingen over basisbereikbaarheid⁹ en uit het memorandum 2014 van De Lijn¹⁰ is gebleken dat investeringen noodzakelijk zijn om te komen tot een kernnet waar bus en tram vlot, stipt en comfortabel kunnen doorrijden, verklaart *Joris Vandenbroucke*. De doorstroming is blijkbaar het meest problematisch in het kernnet. De Vlaamse Regering moet minstens de intentie formuleren dat ze zal investeren in het kernnet zodat De Lijn haar opdracht naar behoren kan vervullen.

Zijn amendement nr. 4 strekt ertoe in het tweede streepje in punt 4° na d) een e) in te voegen, die luidt als volgt:

"e) het opzetten van een doelgericht investeringsprogramma voor de uitbouw van het kernnet via extra investeringen in het vraaggestuurd en bestemmingsgericht verbeteren van de belangrijke vervoersassen;"

Amendement nr. 4 gaat over het investeringsprogramma voor de uitbouw van het kernnet, stelt *Annick De Ridder* vast. De verantwoording heeft het vooral over de problematische doorstroom. De spreekster verwijst daarbij naar het tweede streepje, 4°, c), dat gaat over de taskforce doorstroming. Tijdens de besprekingen

⁹ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1.

¹⁰ [Memorandum 2014 van De Lijn](#).

met de meerderheidspartijen werd daarbij gezegd dat het over meer gaat dan alleen de doorstroming in eigen bedding door lichtenafstemming.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

3.5. Amendement nr. 5

Joris Vandenbroucke stelt voor om de eis van een jaarlijks hogere kostendeckingsgraad te schrappen. Men zou wel kunnen zeggen dat de kostenefficiëntie van De Lijn permanent moet gemonitord worden op basis van de internationale benchmark.

Zijn amendement nr. 5 strekt ertoe in het tweede streepje punt 5° te vervangen door wat volgt:

“5° het permanent monitoren van de kostenefficiëntie van De Lijn in internationaal perspectief met het oog op de optimale inzet van de beschikbare middelen;”.

Annick De Ridder merkt op dat amendement nr. 5 de kostendeckingsgraad wil vervangen door kostenefficiëntie. Zijzelf denkt dat het hier wel degelijk over de kostendeckingsgraad moet gaan. De kostenefficiëntie komt aan bod in punt 11°, waar de KPI's worden opgesomd: de beladen en onbeladen kilometers, het percentage stilstand, de dienstactiviteiten op en buiten het voertuig, de commerciële snelheid, de stiptheid van het voertuig en de tevredenheid van de reizigers. Daarom lijkt het haar niet nodig om dat begrip kostenefficiëntie expliciet op te nemen in het voorstel van resolutie.

Joris Vandenbroucke wil de discussie over de kostenefficiëntie en de kostendeckingsgraad niet blijven voeren. De kostendeckingsgraad wordt te veel als een doel op zich vooropgesteld. Dat is een louter ideologische kwestie. De meerderheid kijkt dus eendrachtig in de richting van de reiziger. Er is geen verband tussen een hogere kostendeckingsgraad en een hogere kostenefficiëntie. Er is ook geen verband met de modal shift. Uit de internationale benchmarking is gebleken dat het aandeel van het openbaar vervoer niet hoger ligt in landen met een hoge kostendeckingsgraad.

Annick De Ridder kan niet akkoord gaan met de opmerking dat het verhogen van de kostendeckingsgraad voor deze meerderheid een doel op zich is. De principes waarop de meerderheid zich baseert, staan opgesomd op de eerste bladzijde. De doelstellingen zijn een kwaliteitsvolle dienstverlening, een aanbod dat afgestemd is op de vraag, een samenhangend hiërarchisch gestructureerd vervoersmodel, de invoering van een mobiliteitsregisseur en de bijstelling via de data.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

3.6. Amendementen nr. 6 en 7

Joris Vandenbroucke stelt voor om de evaluatie van de proefprojecten en de implementatie van het decreet Basisbereikbaarheid met een addendum in te schrijven in de beheersovereenkomst. Begin 2017, als de beheersovereenkomst van start gaat, moeten de proefprojecten immers nog een jaar lopen en er is dan nog geen decreet Basisbereikbaarheid.

Zijn amendement nr. 6 strekt ertoe in het tweede streepje punt 6° te vervangen door wat volgt:

“6° de nieuwe inzichten die voortvloeien uit de evaluatie van proefprojecten basisbereikbaarheid te verwerken in een specifiek luik en deze als addendum toe te voegen aan de transitiebeheersovereenkomst;”.

Annick De Ridder preciseert dat als de indieners het in punt 6° hebben over het decreet Basisbereikbaarheid, het natuurlijk gaat over het toekomstige decreet. De uitrol van het decreet verwijst dan naar de uitvoeringsbesluiten en de manier waarop men met de beheersovereenkomst omgaat. Het is nu nog niet duidelijk wat die conclusies zullen zijn en wanneer het decreet Basisbereikbaarheid klaar zal zijn. Het is wel de bedoeling van de indieners om de beheersovereenkomst zo snel mogelijk aan te passen aan het nieuwe decreet.

Joris Vandenbroucke verduidelijkt zijn amendement. Het voorstel van resolutie formuleert opdrachten voor de Vlaamse Regering, met het oog op de nieuwe beheersovereenkomst die begin 2017 moet ingaan. In punt 4°, a), wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd om gebruik te maken van de resultaten van de proefprojecten basisbereikbaarheid, maar dat is een onmogelijke opdracht, want die proefprojecten lopen door tot eind 2017. Het decreet Basisbereikbaarheid kan pas uitgewerkt worden na de evaluatie van die proefprojecten. De vraag in punt 4°, a), kan men alleen aanhouden als men de Vlaamse Regering toelaat om te voorzien in een addendum, zoals de MORA opmerkt. Als de beheersovereenkomst vastligt van 2017 tot 2020, dan moet men die openbreken als men wil dat de Vlaamse Regering rekening houdt met de resultaten van de proefprojecten.

Annick De Ridder betoogt dat alhoewel de resultaten van de proeftuinen nog niet bekend zijn, er toch al een nieuwe beheersovereenkomst moet worden uitgewerkt. Ze heeft er geen probleem mee dat in punt 6° te expliciteren. *Joris Vandenbroucke* stelt voor om daarbij de resultaten van de proefprojecten te vermelden. Voorzitter *Lies Jans* stelt voor om daarover samen een amendement uit te werken.

Na overleg stellen *Annick De Ridder*, *Marino Keulen*, *Karin Brouwers*, *Lies Jans*, *Dirk de Kort* en *Joris Vandenbroucke* een amendement nr. 7 voor dat ertoe strekt in het tweede streepje punt 6° te vervangen door wat volgt:

“6° het afstemmen van de interne organisatiestructuur van De Lijn in functie van het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid en de uitrol ervan, en de nieuwe inzichten die voortvloeien uit de proefprojecten basisbereikbaarheid te verwerken in een addendum bij de transitiebeheersovereenkomst;”.

Joris Vandenbroucke trekt zijn amendement nr. 6 in.

Amendement nr. 7 wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

3.7. Amendement nr. 8

Joris Vandenbroucke stelt voor om in het samenwerkingsmodel met de exploitanten met betrekking tot het kernnet en het aanvullende net, uit te blijven gaan van de fiftyfiftyverhouding wanneer De Lijn door de regering wordt aangesteld als interne operator. Dat moet de duidelijkheid ten goede komen. Ook het MORA-advies stelt dat het belangrijk is om dat te verankeren.

Zijn amendement nr. 8 strekt ertoe in het tweede streepje punt 7° te vervangen door wat volgt:

“7° het verankeren van het huidige samenwerkingsmodel met de exploitanten op basis van de 50/50-verhouding, het duidelijk afbakenen van en voldoende focussen op de operationele kerntaken van De Lijn als een van de mobiliteitsspelers in Vlaanderen door middel van het doorvoeren van de nodige personeels- en budgetverschuivingen en via optimale kennisdeling te komen tot een performante en deskundige modusoverschrijdende regie- en informatiecel binnen de Vlaamse administratie;”.

Het lijkt *Annick De Ridder* overbodig om de reeds bestaande fiftyfiftyverdeling expliciet te vermelden. Op dat vlak doet Vlaanderen trouwens meer dan wat Europa vraagt.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

3.8. Amendement nr. 9

Joris Vandenbroucke vraagt om een toevoeging in de passage over het uitwerken van de gegarandeerde dienstverlening. Hij denkt namelijk dat het maar zinvol is om werk te maken van een gegarandeerde dienstverlening als dat gebeurt in consensus met de sociale partners.

Zijn amendement nr. 9 strekt ertoe in het tweede streepje aan punt 10° de zinsnede “, in consensus met de sociale partners” toe te voegen.

Annick De Ridder vindt het logisch dat er overleg is met de sociale partners over de gegarandeerde dienstverlening, maar niet dat er daarvoor consensus nodig zou zijn, zoals amendement nr. 9 vraagt. Ze gaat ervan uit dat Roger Kesteloot dit punt zal agenderen op het overleg en dat men zal streven naar een akkoord. Als dat niet mogelijk is, moeten de politici hun verantwoordelijkheid opnemen.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

4. Eindstemming

Het geamendeerde voorstel van resolutie betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.

Lies JANS,
voorzitter

Caroline BASTIAENS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

KPI	key performance indicator
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
PSO-verordening	verordening (EG) betreffende het openbaar personen- vervoer per spoor en over de weg
PwC	Pricewaterhouse Coopers
ReTiBo	registratie, ticketing en boordcomputer

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het feit dat het mobiliteitsbeleid sinds het decreet Personenvervoer van 21 april 2001 en de bijhorende uitvoeringsbesluiten niet tot een groter aandeel openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze en het verminderen van de vervoersarmoede heeft geleid;
 - 2° de nood aan een betere afstemming tussen vraag en aanbod van openbaar vervoer;
 - 3° de nood aan een efficiëntere organisatie, door onder andere De Lijn, van het woon-werk- en woon-schoolverkeer;
 - 4° het streven naar een optimale inzet van beschikbare middelen;
 - 5° de verordening (EG) 2007/1370 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg;
 - 6° het decreet van 8 juli 2016 houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid;
 - 7° de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer van 2009 en de actualisering ervan in 2014;
 - 8° de resultaten van de evaluatie van de beheersovereenkomst 2011-2015;
 - 9° de resolutie van 30 juni 2015 betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer, waarin gevraagd werd om het openbaarvervoeraanbod te hervormen volgens volgende principes:
 - a) kwaliteitsvolle dienstverlening;
 - b) het aanbod afgestemd op de vraag;
 - c) een samenhangend, hiërarchisch gestructureerd vervoersmodel, waarbij:
 - i. onderscheid wordt gemaakt tussen een kernnet, een aanvullend net en een net op maat;
 - ii. de dienstverlening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), Transport en Commun (TEC) en alternatieve vervoersconcepten complementair zijn aan elkaar;
 - d) de invoering van een onafhankelijke mobiliteitsregisseur;
 - e) evaluatie en bijsturing via data van de MOBIB-kaart en het ReTiBo-systeem (ReTiBo: Registratie, Ticketing & Boordcomputer);
 - 10° de conceptnota van de Vlaamse Regering van 18 december 2015 inzake basisbereikbaarheid;
 - 11° het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen betreffende de transitie-beheersovereenkomst met De Lijn van 2 september 2016;
- vraagt de Vlaamse Regering om bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn zeker aandacht te hebben voor:
 - 1° het beter op elkaar afstemmen van vraag en aanbod gebruikmakend van de gegevens uit het ReTiBo-systeem en het rationaliseren van het beheer van de maatschappij;
 - 2° het zich maximaal inschakelen in de principes van de combimobiliteit om het reis- en overstapcomfort voor de reiziger maximaal te vergroten door tarief-, netwerk- en informatie-integratie met zoveel mogelijk andere (complementaire) modi en mobiliteitsspelers te realiseren, inclusief overleg met betrekking tot grensoverschrijdende dienstverlening;
 - 3° het openstellen van alle beschikbare data, onder andere met het oog op de ontwikkeling van innovatieve toepassingen;

- 4° maatregelen die leiden tot een groter aandeel van het openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze, zoals:
- a) het gebruiken van de resultaten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en externe benchmarkstudies om tot een aantrekkelijker en bovendien kostenefficiënter vervoersaanbod te komen;
 - b) het hierbij bepalen van een objectief overgangspunt tussen kernnet en aanvullend net, respectievelijk tussen aanvullend net en vervoer op maat;
 - c) het verder inzetten op de taskforce doorstroming en zo in samenwerking met de wegbeheerders tot een betere doorstroming voor alle verkeer te komen met het oog op het kostenefficiënt verbeteren van betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid;
 - d) het verder inzetten op zo integraal mogelijke toegankelijkheid, zowel op vlak van voertuigen, de voorzieningen in de voertuigen en, in samspraak met de wegbeheerders, de weg naar de halte en de halte-infrastructuur zelf;
- en daarbij het belang te benadrukken van het constructief mee uitwerken van de proefprojecten basisbereikbaarheid;
- 5° het herdefiniëren en het verder evolueren naar een jaarlijks hogere kostendeckingsgraad, binnen het tarievenkader zoals dat jaarlijks beslist wordt door de Vlaamse Regering, met het oog op de optimale inzet van de beschikbare middelen en met een grotere focus op (interne) efficiëntie en verantwoordelijkheid rond inkomstendoelstellingen;
- 6° het afstemmen van de interne organisatiestructuur van De Lijn in functie van het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid en de uitrol ervan, en de nieuwe inzichten die voortvloeien uit de proefprojecten basisbereikbaarheid te verwerken in een addendum bij de transitiebeheersovereenkomst;
- 7° het duidelijk afbakenen van en voldoende focussen op de operationele kerntaken van De Lijn als één van de mobiliteitsspelers in Vlaanderen door middel van het doorvoeren van de nodige personeels- en budgetverschuivingen en via optimale kennisdeling te komen tot een performante en deskundige modusoverschrijdende regie- en informatiecel binnen de Vlaamse administratie;
- 8° de vergroening van het rollend materieel consequent voort te zetten, conform de mededeling aan de Vlaamse Regering (VR 2016 0807 MED.0282/1);
- 9° de voorbeeldrol als verkeersveilig vervoersbedrijf te benadrukken, in het verkeer en in gedragsturend personeelsbeleid en werk te maken van een uniform en rechtvaardig boetesysteem;
- 10° het uitwerken van een gegarandeerde dienstverlening;
- 11° het, in functie van interne efficiëntie, structureel in kaart brengen van de noodzakelijke beheersgegevens aan de hand van key performance indicatoren (KPI's, zoals beladen en onbeladen kilometers, percentage stationnement, percentage dienstactiviteiten op en buiten het voertuig, commerciële snelheid en stiptheid, tevredenheid van de reizigers); dit in kaart brengen ook op te nemen in de contracten met de pachters;
- 12° de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.