

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1431
van **LYDIA PEETERS**
datum: 12 juni 2017

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Toekomstige reorganisatie

In de beleidsbrief van de minister kunnen we lezen dat de organisatie van het (openbaar) vervoer in Vlaanderen hervormd zal worden, om met basisbereikbaarheid betere dienstverlening aan te bieden aan bestaande en nieuwe reizigers.

Er wordt naar gestreefd om de lokale besturen binnen de vervoersregioraden grotere inspanningen te laten doen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Er wordt tevens gestreefd naar meer betrokkenheid van de lokale besturen, die binnen de vervoersregio vertegenwoordigd zijn, met ruimte voor debat en verantwoordelijkheidszin van alle partners aan tafel.

Met de conceptnota basisbereikbaarheid heeft de minister duidelijk aangegeven dat in de toekomst de gemeenten - binnen de vervoersregio's - meer inspraak moeten krijgen over de organisatie van het openbaar vervoer op hun grondgebied. Elke aangeduide investering impliceert namelijk een keuze voor de toewijzing van de middelen, inclusief taakstellend budget en engagement tot uitvoering.

Drie vervoersregio's zijn als proefprojecten gestart in het kader van basisbereikbaarheid. Per vervoersregio zou worden aangegeven welke projecten op de meerjarige planning staan.

Het uitgangspunt van basisbereikbaarheid is combi-mobiliteit. Er is nood aan een geïntegreerd netwerk waarin trein, tram en bus een belangrijke rol spelen, maar waarin ook de fiets, taxi's en buurtbusjes een plaats hebben.

De Lijn is bezig met het informeren van verschillende regio's. Zo vond er recent ook een overleg plaats in Maasmechelen.

1. Wat is de stand van zaken van de lopende proefprojecten vervoersregio's?
 - a) Werd er reeds tussentijds geëvalueerd?
 - b) Hoe verlopen de overlegstructuren binnen deze proefprojecten?
 - c) Welke beleidsmaatregelen zullen hier verder uit voortvloeien?
 - d) Wordt er nog in andere proefprojecten voorzien, o.a. in Limburg?

2. Op basis van de evaluatie van de proefprojecten zal De Lijn een reorganisatie uitvoeren.

Wat is de timing van deze reorganisatie?

3. Noordoost Limburg beschikt niet over een trein- of tramverbinding en dus is er weinig sprake van combi-mobiliteit.

Wat zijn de concrete plannen van De Lijn in verband met de basisbereikbaarheid voor Noordoost Limburg? Zullen hier extra inspanningen worden geleverd?

4. Wat is de meest recente stand van zaken van Spartacus Lijn 2, de sneltram tussen Maasmechelen en Hasselt die het Maasland verbindt met het centrum van de provincie? Wat is de vooropgestelde timing van realisatie?

5. In de toekomst zou ook het belbusaanbod van De Lijn nog verder worden afgeschaft.

a) Klopt het dat steden en gemeenten in de toekomst - ter compensatie van deze afschaffing - zelf alternatieve lokale vervoersinitiatieven moeten organiseren?

b) Gaan de steden en gemeenten ook de mogelijke tekorten van de lokale vervoersinitiatieven moeten betalen?

6. Welke financiële bijdrage leveren lokale besturen op dit moment in Vlaanderen voor de exploitatie van bus- en tramlijnen door De Lijn?

a) Op basis van welke criteria wordt er een lokale bijdrage gevraagd?

b) Graag verkreeg ik een overzicht van de evolutie van de lokale bijdragen van 2012 tot en met 2016, opgesplitst per gemeente.

ANTWOORD

op vraag nr. 1431 van 12 juni 2017

van **LYDIA PEETERS**

1.
 - a) In het vroege najaar 2017 zal voorzien worden in een terugkoppeling naar de leden van de Vlaamse Regering over de voortgang die tot dat moment gemaakt werd binnen de drie proefprojecten. Deze voortgang kan, indien gewenst, uiteraard evenzeer aan het Vlaams Parlement worden voorgelegd.
 - b) Het overleg binnen de proefprojecten is uiteraard onderhevig aan het leerproces dat alle nieuwe overlegstructuren kenmerkt. De ervaringen zijn globaal genomen positief.
 - c) Binnen de lopende opdracht voor de evaluatie van de proefprojecten is ook voorzien in de voorbereiding van een nieuw decreet basisbereikbaarheid. De scope omvat enerzijds een grondige doorlichting van de wijze waarop de samenwerking en de besluitvorming in de proefprojecten verloopt, en anderzijds een document waarmee de nieuwe regelgeving aan het parlement ter bespreking en ter stemming kan worden voorgelegd. De concrete beleidsmaatregelen zullen voortvloeien uit de vaststellingen van de studie.
 - d) Er worden geen andere proefprojecten voorzien. Opgemerkt dient wel dat de uitrol van basisbereikbaarheid steeds een evolutief proces zal inhouden, hetgeen betekent dat de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid binnen elke regio steeds geleidelijk zal gebeuren en dit dus ook binnen de regio's die momenteel (nog) niet als proefregio zijn aangeduid.
2. Op 31 mei jl. keurde de Raad van Bestuur van De Lijn de principes van de voorgestelde reorganisatie goed. Hiermee werd het startschot gegeven voor het uitwerken van het 'to be' organisatiemodel en het verder uittekenen van de processen, het bestuderen, eventueel aanpassen en detailleren van het voorgestelde organogram en het uitwerken van het transitieplan.
Tot en met september 2017 onderzoekt een toegewijd team de processen en mogelijke organogrammen. In oktober en november wordt het transitieplan uitgewerkt. Eind november moet het volledig plan klaar zijn zodat, nadat in december de infosessies hebben plaatsgevonden, vanaf januari 2018 met de gefaseerde uitrol en invulling van de nieuwe organisatie kan worden gestart. Het spreekt voor zich dat de reorganisatie maximaal zal inspelen op de uitwerking van basisbereikbaarheid, maar ook los daarvan wordt met kritische kijk door de verschillende managementlagen van de organisatie gegaan. Die oefening diende hoe dan ook te gebeuren, los van de (proefprojecten rond) basisbereikbaarheid.

De organisatie van De Lijn - zowel haar processen als haar structuur - moet immers geoptimaliseerd zijn om in 2020, wanneer de markt van het stads- en streekvervoer wordt geliberaliseerd, de concurrentietoets met de privéondernemingen te kunnen doorstaan én om haar werking optimaal af te stemmen met de toekomstige vervoerregio's.

Om snel en drastisch de performantie van de organisatie te optimaliseren en tegelijk de perceptie bij de stakeholders te verbeteren, wordt dus een nieuwe managementstructuur uitgetekend die inzet op:

- sterk stakeholdermanagement met impact in de vervoerregio's

- sterke centrale aansturing van processen en uitbouw van competenties,...
- ... gecombineerd met een lokale uitvoering dicht bij de klant
- onder leiding van een klein en wendbaar directiecomité met zware profielen
- maximaal benutten van schaalvoordelen en synergieën
- een optimale 'make or buy split'.

Voor De Lijn houdt dit drie grote verschuivingen in:

- Dicht bij de klant:
 - o Niet de exploitatie, maar de behoeften in de vervoerregio's zijn het uitgangspunt.
 - Maximaal centraal in expertise en sturing:
 - o Centrale functionele sturing via het Business Unitmodel.
 - o Operationele activiteiten regionaal spreiden in functie van optimale voetafdruk, maar beperken tot uitvoerende activiteiten.
 - o Zo nodig bundelen van operationele verantwoordelijkheden op een zonaal niveau waar nodig, enkel en alleen omwille van de 'span of control'.
 - Daadkracht en wendbaarheid:
 - o Minder managementlagen.
 - o Een compact, op snelle en doorgedreven besluitvorming gefocust directiecomité.
3. Basisbereikbaarheid voorziet een geïntegreerd netwerk met vier lagen. De hoofdstructuur in Noord-Oost-Limburg zal daarbij worden gevormd door de Spartacus lijn 2, die Hasselt snel met Genk en Maasmechelen zal verbinden. Op lijn 3 werd in de Vlaamse Spoorstrategie de oude spoorlijn 18 naar voor geschoven en beschreven als "prioriteit der prioriteiten". In de knooppunten Maasmechelen en Neerpelt ontstaan er regionale hubs waarop het kernnet en aanvullend net moeten "aantakken". Op die manier kan een vlotte overstap tussen de verschillende vervoerslagen worden aangeboden. Het kernnet, zowel als het aanvullend net voor Limburg, zijn momenteel nog niet definitief beschreven.
4. De eerste fase van de studie is afgerond. Op 4 april 2014 ging de Vlaamse Regering akkoord met het voorgestelde voorkeurchacé, het Caertsbeek Noord – E314 tracé. In afwachting van de tweede fase van de studie worden momenteel – als opstap naar een sneltram – doorstromingsmaatregelen voor bussen voorbereid om op deze as op korte termijn al een HOV-verbinding te voorzien.
5. In de visie van combimobiliteit worden alle voor- en natrajecten met fiets, auto en andere modi gefaciliteerd. Al deze modi spelen hun rol in de opmaak van het mobiliteitsnetwerk. In het hierboven genoemde geïntegreerde, gelaagde netwerk vormt het vervoer op maat de onderste laag. Het vervoer op maat dient daarbij complementair te zijn aan de hogere hiërarchische netten. Op lokaal niveau wordt er zo binnen de vervoerregio's ruimte gelaten voor vervoeroplossingen die de lokale noden efficiënt kunnen invullen.

Het vervoer op maat betreft de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod inzake o.a. het doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelauto's,...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven (taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenzones, collectieve taxi's,...). De efficiëntere inzet van de huidige middelen dient te worden bereikt door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders.

Binnen de afzonderlijke vervoerregio's zal er vorm worden gegeven aan o.a. de optimale organisatie van dit vervoer op maat voor die vervoerregio. Hiervoor zullen de vervoerregio's ook een budget ter beschikking hebben.

6. a) Aan het voorzien van bijkomende exploitatie met een financiële tussenkomst van de lokale besturen wordt gedacht als er vanuit die steden en/of gemeenten vragen komen voor een extra bediening, dus bovenop het volgens het besluit "Netmanagement" door De Lijn voorziene aanbod. Geval per geval worden dergelijke vragen onderzocht in functie van mogelijkheden, knelpunten en eventueel opportuniteiten. Vaak gaat om een lokale aanvullende exploitatie buiten het normale, geregelde openbaar vervoer (bv. een parkingpendel). In een andere gevallen gaat het om een versterking (in brede zin) van de bestaande exploitatie op vraag van de lokale besturen. Het aanbod wordt steeds in onderling overleg met De Lijn bepaald.

In de uitzonderlijke gevallen betreft het exploitatiesegmenten die na uitvoerige evaluatie, in nauw overleg met de lokale besturen, door De Lijn geschrapt werden omwille van een ondermaats gebruik.

- b) Onderstaande tabel geeft een overzicht van de tussenkomst van de gemeenten in het reguliere aanbod dat hele jaar door loopt.

Gemeente	Beschrijving	2012	2013	2014	2015	2016
Beveren	Bediening opvangcentrum Fort St.Marie Kallo	-	-	-	-	€ 11.328
Blankenberge	Centrumbus	-	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Brake	Marktbus Brake	€ 5.859	€ 5.986	-	-	-
Brasschaat	730	€ 2.933	€ 10.267	-	-	-
Brasschaat	Buurtbus	€ 22.472	€ 22.972	€ 22.972	€ 22.972	€ 5.864
Brugge	Lijn 47	€ 37.500	€ 37.500	€ 37.500	€ 37.500	€ 37.500
Brugge	Versterking Katelijneparking	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000
Genk	Marktpendels	€ 32.080	€ 30.795	€ 27.739	€ 28.883	€ 29.467
Genk	Campus hopper	-	-	-	€ 101.388	€ 347.617
Genk	Connecthor	-	-	-	-	€ 99.112
Gent	Nachtnet Gent	€ 18.050	€ 26.500	€ 41.667	€ 200.000	€ 200.000
Halle	Bediening marktdag	€ 38.019	€ 8.480	€ 8.480	€ 8.480	€ 8.904
Heist-op-den-Berg	Marktbus	€ 4.520	€ 7.302	-	-	-
Hoogstraten	430	-	-	€ 41.319	€ 27.941	-
Ieper	Centrumbus	€ 22.080	€ 22.080	€ 22.080	€ 22.080	€ 22.080
Jabbeke	Belbus	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Kalmthout	671 - 672	€ 98.683	€ 109.128	€ 111.664	€ 112.121	€ 33.316
Kapellen	730	€ 2.933	€ 10.267	-	-	-
Leopoldsburg	Uitbreiding L58 op schoold.	-	-	€ 1.898	€ 4.744	€ 4.744
Nijlen	153	-	-	-	€ 3.646	€ 2.734
Oostende	Centrumbus	€ 52.619	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000
Rumst	Buurtbus	€ 4.434	€ 1.508	-	-	-
Sint-Niklaas	Antennebediening parkbegraafplaats Heimolen	€ 4.596	€ 4.695	€ 4.740	€ 4.978	€ 5.052
Temat	Marktlijn	€ 9.800	€ 9.800	€ 9.800	€ 9.983	€ 9.983
Wuustwezel	Kinderopvang	€ 8.093	€ 7.762	€ 7.969	€ 7.904	€ 2.626