

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 654
van **LODE CEYSENS**
datum: 7 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Belbussen

Basisbereikbaarheid is van groot belang. Reizigers moeten vlot verschillende locaties en knooppunten kunnen bereiken op basis van een vraaggericht systeem waarbij de middelen optimaal ingezet worden. Het concept 'basisbereikbaarheid' bestaat uit vier verschillende lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het treinnet is de eerste laag en vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. De tweede laag is het kernnet en omvat bussen en trams, die zorgen voor het openbaar vervoer op de grote assen. Bovendien verbinden deze bussen en trams de grote woonkernen met elkaar. Onder de derde laag vallen de gewone buslijnen. Hier spreken we van het aanvullend aanbod dat zorgt voor de aansluiting op het kern- en treinnet. Tot slot is er nog het vervoer op maat, waaronder we taxi's en belbussen rekenen.

Die laatste laag is erg belangrijk voor personen die in het buitengebied wonen, omdat het vervoer op maat de aansluiting vormt op het aanvullend net of het kernnet.

1. Kan de minister een overzicht geven van het aantal belbusgebruikers per jaar (van 2012 tot en met 2017), per gemeente en per halte?
2. Over hoeveel verschillende belbussen beschikt elke provincie? Graag een overzicht.

ANTWOORD

op vraag nr. 654 van 7 februari 2018

van **LODE CEYSSENS****1. Overzicht van het aantal belbusgebruikers per entiteit voor de periode 2012-2017.**

aantal reizigersritten						
	Antwerpen	Oost Vlaanderen	Vlaams Brabant	Limburg	West Vlaanderen	Totaal
2012	202.105	465.707	193.978	482.144	659.125	2.003.059
2013	211.984	445.891	209.456	471.787	596.109	1.935.227
2014	205.384	443.719	196.560	429.623	564.327	1.839.613
2015	139.135	418.993	118.519	400.754	537.773	1.615.174
2016	72.415	356.467	100.063	310.653	520.226	1.359.824
2017	67.690	341.760	97.293	267.910	428.867	1.203.520

In de periode 2012-2015 werden de belbussen in gans Vlaanderen onderworpen aan een doorgedreven analyse, waarbij overal een vergelijkbare methodiek werd gehanteerd. Het gebruik van de belbus, alsook de beschikbaarheid van alternatieven via het regulier aanbod, vormden cruciale elementen om beslissingen te nemen over het te behouden aanbod. Deze beslissingen over de aard en de amplitude van het aanbod vertalen zich ook in het aantal gebruikers van de belbus.

In het voorjaar van 2016 werd vervolgens een nieuw reservatiesysteem geïntroduceerd: Cover. Dit gebeurde eerst in zeven belbusgebieden in Limburg en twee in West Vlaanderen.

Vanaf juni 2016 werd het systeem in gebruik genomen voor het beheer van alle belbusgebieden in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg. Sinds juli 2017 is het ook volledig in voege in West Vlaanderen en in oktober 2017 trad ook Vlaams-Brabant tot het nieuwe systeem toe. Vóór de introductie van Cover kon een reiziger gewoon naar de belbus bellen en de belbusoperator reserveerde het gevraagde belbusritje als er voldoende capaciteit in het voertuig was. Met effectieve rijtijd of aanwezige alternatieven werd absoluut geen rekening gehouden. Dit leidde ook vaak tot belbusritten voor één individu, waardoor de kostprijs soms opliep tot meer dan 40 euro per reiziger per rit.

Het nieuwe systeem is minder vrijblijvend. De belbusoperator zoekt via Cover voor de gevraagde verplaatsing de meest geschikte oplossing. Cover houdt daarbij rekening met het volledige openbaar vervoernetwerk in Vlaanderen. Zo kan de belbusoperator de klant net zoals vroeger doorverwijzen naar een belbus, maar even goed naar een vaste lijn, een combinatie van belbus en vaste lijn of zelfs een combinatie met de trein. Cover houdt bij het voorstellen van de oplossing voor de klant ook rekening met een maximale reisduur. Ook spreekt het voor zich dat de klant bij het aanvragen van een verplaatsing ook kan meegeven dat hij voor een bepaald tijdstip de bestemming moet kunnen bereiken. Bij het berekenen van de mogelijke oplossingen zal het systeem rekening houden met dit tijdstip.

De omschakeling naar het nieuwe systeem toont zeker de impact van de verwijzingen naar het reguliere OV-aanbod op het gebruik. Het aangeboden alternatief is immers gekoppeld aan het al dan niet vaste verplaatsingspatroon en de reden van verplaatsing. Als de vraag van de klant resulteert in een verwijzing naar het reguliere aanbod en zijn reispatroon een vaste regelmaat heeft, zal de klant elke keer worden verwezen.

Zodoende vormt de belbus niet langer een alternatief voor deze klant en zal deze ook niet meer bellen naar de belbuscentrale. Ter illustratie: voor scholier/werknemer gaat het om dagelijkse verplaatsingen en betekent dit ongeveer 40 ritten/maand waarvoor niet langer op de belbus wordt teruggevallen.

Cijfers m.b.t. het gebruik van de haltes zijn cijfers die De Lijn in het verleden eerder "ad hoc" hanteerde, bijvoorbeeld enkel bij de analyse van een bepaald belbusgebied of bij vragen van gemeenten die betrekking hebben op het inplanten van de halte-infrastructuur. Zulke cijfers werden bijgevolg ook niet continu verzameld, hetgeen een grondige algemene analyse van het succes (en de kosten en baten) van deze belbussen ook niet altijd objectief mogelijk maakte.

Omdat door de introductie van Cover ook op een heel andere manier dan voorheen naar een oplossing voor de vervoersvraag werd gezocht, zouden deze cijfers trouwens ook niet meer vergelijkbaar zijn.

Bijgevoegd gaat een pdf-file met hierin per Vlaamse deelgemeente de opstappers op de belbus per halte op basis van het huidige reservatiesysteem (in 2017).

Let wel: Voor Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg bevat de tabel gegevens van het volledige jaar 2017. Voor West-Vlaanderen zijn dit de gegevens van juli t.e.m. december 2017 (met uitzondering van de haltes die behoren tot het gebied Groot-Tielt. Deze gegevens hebben betrekking op het hele jaar). De gegevens over het gebruik van de haltes in Vlaams-Brabant geven enkel een beeld van het gebruik in de periode oktober-december 2017.

De gegevens zijn alfabetisch gerangschikt op niveau van deelgemeente omdat ook het basishaltebestand op niveau van deelgemeente is opgebouwd en de link met de gemeente nergens wordt verwerkt.

Tot slot dient opgemerkt dat de invoering van basisbereikbaarheid moet toelaten het vervoer op maat efficiënter en effectiever te organiseren. Dit zal gebeuren met een grote inspraak van de lokale vervoerregio's en zal maken dat verschillende (lokale) vormen van het vervoer op maat geïntegreerd ontwikkeld worden. Zo kan de werking van de belbussen bijvoorbeeld complementair werken aan het leerlingenvervoer, de diensten aangepast vervoer, schoolbussen, zorgvervoer, enz.

2. Vlaanderen telt momenteel nog 96 belbusgebieden (uitgevoerd met één of meerdere busjes). Per entiteit betekent dat, uitgedrukt in belbusgebieden:

	Antwerpen	Oost Vlaanderen	Vlaams Brabant	Limburg	West Vlaanderen	Totaal
Aantal belbusgebieden 2017	6	28	8	37	17	96

BIJLAGE:

Opstappers op belbussen