

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 714
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 2 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Aanbod belbussen

Het aanbod van de belbussen werd in deze legislatuur drastisch veranderd. Ook de dienstverlening zelf werd aangepast met de invoer van het reservatiesysteem Cover in 2016. Uit de cijfers blijkt dat elk jaar van deze legislatuur een daling in het aantal belbuspassagiers optekent, van 1.839.613 reizigersverplaatsingen in 2014 naar 1.203.520 reizigersverplaatsingen in 2017. De sterkste daling vond plaats in Antwerpen en Vlaams-Brabant waar enkele belbusgebieden werden geschrapt.

1. Hoeveel passagiers vervoerden de belbussen in 2018? Kan de minister een overzicht geven van het aantal gebruikers van de belbus per belbusgebied en per provincie?
2. Kan er een overzicht gegeven worden van de evolutie van het aantal belbusgebieden gedurende deze legislatuur?
3. Hoeveel aanvragen voor de belbus konden niet worden ingewilligd in de belbuscentrale door de nabijheid van reguliere openbaar vervoersnetwerken?
4. Werd bij de vermindering van de dienstverlening van de belbus ook de fysieke belbusvloot afgebouwd?
5. Staan er nog investeringen gepland in de belbusvloot? Wordt er nog een aankoop van nieuwe belbussen gepland? Zo ja, vanuit welke overweging?
6. Kunnen de bussen type belbussen in de toekomst ingezet worden op stedelijke lijnen waar een kleinere en meer mobiele bus een meerwaarde heeft op niet intensief gebruikte lijnen?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 714 van 2 april 2019

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Aantal reizigersritten per provincie in 2018:

- Antwerpen: 58 857
- Limburg: 218 804
- Oost-Vlaanderen: 299 227
- Vlaams-Brabant: 72 317
- West-Vlaanderen: 282 052

Aantal reservaties per belbusgebied in 2018:

NAAM BELBUSGEBIED	AANTAL RESERVATIES
125 Zulte – Deinze – Nevele	12 784
130 Wetteren – Laarne – Wichelen	15 549
140 Destelbergen – Merelbeke	9 925
145 De Pinte – Sint-Martens-Latem – Nazareth	7 678
150 Evergem	7 366
160 Zomergem – Lovendegem – Waarschoot	5 230
175 Oostakker	8 518
185 Aalter – Maldegem – Knesselare	8 905
195 Meetjesland	16 613
240 Stekene – Sint-Gillis-Waas – Moerbeke-Waas	8 998
26 Beernem – Damme	29 792
270 Lokeren – Waasmunster	16 197
28 Houthulst – Langemark – Poelkapelle	4 462
280 Beveren- Kruibeke – Temse	10 048
29 Ieper – Poperinge	63 749
290 Hamme	7 786
320 Lebbeke – Buggenhout	17 341
330 Ninove – Haaltert	16 212
340 Faluintjes – Opwijk	6 453
355 Zele – Berlare	7 162
36 Blankenberge – Zeebrugge	6 834
370 Geraardsbergen	20 246
38 Hooglede – Staden	6 727
385 Lede – Erpe-Mere	5 215
39 Middelkerke – Jabbeke	10 322
390 Herzele – Sint-Lievens-Houtem	11 849
410 Lierde – Brakel	14 025
420 Zwalm – Zottegem	8 197
440 Oosterzele – Zottegem	4 587
445 Horebeke – Oudenaarde	6 755
450 Wortegem-Petegem – Kruishoutem	13 545
460 Vlaamse Ardennen	14 636
47 Diksmuide – Kortemark – Torhout	15 642
470 Kluisbergen – Ronse/Renaix	8 054
485 Zingem – Oudenaarde	7 662

49 Diksmuide	11 477
511 Sint-Truiden	1 162
512 Sint-Truiden	
57 Veurne	24 484
68 Izegem – Ingelmunster – Lendelede – Kuurne	7 923
69 Wervik – Ledegem	17 847
700 Alken – Welle	5 523
701 Molenstede – Bekkevoort	12 363
702 Schaffen – Deurne – Molenstede	10 826
706 Bilzen – Hoeselt	30 706
707 Langdorp – Gelrode – Aarschot	8 939
708 Averbode – Rillaar – Scherpenheuvel	5 533
708 Borgloon – Heers	7 326
709 Aarschot – Betekom – Begijnendijk – Aarschot	8 420
709 Borgloon – Wellen	5 240
710 Kortesseem	4 556
711 Lommel Oost	21 955
712 Lommel Zuid	
713 Lommel West	
712 Tienen – Glabbeek – Kortenaken	7 533
713 Tienen – Hoegaarden – Boutersem	11 074
715 Sint-Truiden – Geetbets – Zoutleeuw	7 629
717 Schoot – Tessenderlo – Hulst	2 372
718 Leopoldsburg	7 805
719 Koersel – Stal – Beverlo	
720 Kinrooi – Maaseik	6 695
721 Maaseik – Dilsen	2 896
724 Lanaken noord/zuid	8 771
725 Dilsen – Stokkem – Lanklaar – Maasmechelen	7 058
726 Riemst	4 014
729 Sint-Truiden – Jeuk	11 478
730 Landen	10 890
731 Gingelom	4 611
732 Balen noord/oost	4 858
733 Balen zuid/west	3 690
734 Sint-Truiden – Heers	1 948
735 Herk-de-Stad – Halen	2 390
736 Tongeren	2 696
738 Tongeren zondagbediening	1 124
741 Diepenbeek	6 050
743 Hamont – Achel	33 642
744 Neerpelt	
745 Overpelt	
746 Bocholt – Bree	144
748 Meeuwen-Gruitrode – Bree	8 340
751 Laakdal – Tessenderlo	3 769
752 Peer	3 235
753 Zonhoven	3 860
77 Tielt	26 595
78 Ardooie – Lichtervelde	8 591
79 Torhout	22 106
88 Waregem	13 379
89 Anzegem – Deerlijk	6 646
921 Geel	9 187
931 Heist – Berlaar – Heist	14 115

938 Klein-Brabant	10 346
943 Herenthout – Nijlen	7 183
944 Westerlo – Herselt – Hulshout	11 436
946 Herentals – Westerlo – Olen – Hulshout – Wiekevorst	6 590
99 Zwevegem	5 476
Taxi Gent	1 691
TOTAAL	931 257

2. Nadat in vorige legislatuur (2009-2014) veelal bespaard werd op het aanbod bij De Lijn, is er deze legislatuur voor geopteerd om in te zetten op interne efficiëntie en een rechtvaardig tariefsysteem met behoud van sociale correcties. Slechts een zeer klein deel van de besparingsinspanning werd initieel opgevangen via het aanbod.

In 2015 werden in dat kader zo'n 13 belbusgebieden afgeschaft van de in totaal ongeveer 120 gebieden. Deze situeerden zich inderdaad in Antwerpen en Vlaams-Brabant omdat daar bij uitstek een sterk, nauw ontsluitend regulier net voor handen was (zie ook het antwoord op vraag 3).

Dit regulier net werd bovendien afgelopen jaren versterkt daar waar er zich capaciteitsproblemen voor deden. Zo werd de tramcapaciteit in Antwerpen deze legislatuur gevoelig uitgebreid (met meer dan 30%) door de inzet van grotere trams. Het aantal plaatskilometers van De Lijn, inclusief exploitanten, steeg deze legislatuur voor heel Vlaanderen met ruim 4%.

In 2019 werd 7,5 miljoen euro extra uitgetrokken om het aanbod op lijnen met capaciteitsproblemen verder op te trekken. Heel wat van deze uitbreidingen kenden hun opstart zelfs al in het najaar van 2018.

Tot slot werden de investeringsmiddelen verhoogd van 175 miljoen euro in 2014 naar 300 miljoen euro in 2019.

3. Er werden 20.804 aanvragen doorverwezen naar het reguliere openbaarvervoernetwerk. Dat is 2,01% van alle aanvragen.

Het is niet zozeer de vraag of deze aanvragen voor de belbus 'konden' worden ingewilligd, dan wel of deze 'dienden' worden ingewilligd. Als er een aanbod is via het regulier net, is het immers vreemd om parallel een belbus in te zetten.

De tijd dat belbussen/privé-bussen uitreden voor 1 of 2 personen, met een kostplaatje van meer dan 40 euro per reiziger per rit, en dit terwijl er een alternatief via het regulier net voorhanden is, ligt daarmee gelukkig achter ons. Dat was en blijft immers niet te verantwoorden naar de belastingbetaler toe.

4. De fysieke belbusvloot bij De Lijn zelf werd niet afgebouwd. Een groot deel van het belbusaanbod wordt echter uitgevoerd door exploitanten.
5. Er zijn op dit moment geen vernieuwingen en/of investeringen in nieuwe belbussen gepland bij De Lijn zelf. De reden hiervoor is de hertekening van dit onderdeel van het busnet in het kader van basisbereikbaarheid. De huidige vloot volstaat. Een groot deel van het belbusaanbod wordt echter uitgevoerd door exploitanten.
6. De grootste kostenfactor bij het inzetten van bussen is de loonkost. Vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie is de inzet van een microbus geen antwoord op niet rendabele lijnen. Binnen het concept basisbereikbaarheid is voor dergelijke verbindingen (waarvoor te weinig vraag bestaat om een permanente lijn in te leggen) de vervoerslaag 'vervoer op maat' gedefinieerd. Elke vervoerregio krijgt de nodige middelen om deze vervoerslaag uit te bouwen volgens de lokale noden.

Als er op binnenstedelijke, reguliere verbindingen onvoldoende bezetting is om de inzet van een standaardbus te rechtvaardigen, dan moet in eerste instantie onderzocht worden of de vraag aangezwengeld kan worden, bijvoorbeeld door de lijn aantrekkelijker te maken (betere doorstroming, andere reisweg, ...) of dan moet het aanbod afgebouwd worden (bijvoorbeeld lagere frequentie).