

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 33
van **JOS D'HAESE**
datum: 2 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Basisbereikbaarheid - Openbaarvervoerplannen

In het kader van het decreet Basisbereikbaarheid heeft elk van de vijftien vervoerregio's een ontwerp van openbaarvervoerplan 2021 opgemaakt. In schriftelijke vraag nr. 1103 van 26 juni 2020 stelde ik daarover verschillende vragen waarop op dat moment nog geen antwoord kon worden gegeven. Intussen staat De Lijn verder met de doorrekening van de ontwerpen van openbaarvervoerplannen. Daarom volgende vragen - die gedeeltelijk een herneming zijn van mijn vragen in de vorige schriftelijke vraag over dit onderwerp.

1. Hoeveel haltes van respectievelijk bus- en tramlijnen telt elk van de vijftien vervoerregio's momenteel?
2. Hoeveel tram- en buslijnen telt elk van de vijftien vervoerregio's momenteel?
3. Voor vervoerregio Limburg zijn gedetailleerde cijfers bekend over de toekomstige veranderingen op het vlak van de bediening van haltes. De minister gaf een deel van die cijfers vrij in een interview op 25 september 2020.

Kan er een gedetailleerde kaart of tabel vrijgegeven worden waarop de locatie van alle geschrapte haltes in vervoerregio Limburg staat (dus niet enkel de haltes van streeklijnen)?

4. Hoeveel haltes worden geschrapt in elk van de vijftien openbaarvervoerplannen? In hoeveel nieuwe bus- en tramhaltes wordt er voorzien per vervoerregio? Indien dit nog niet bekend is voor alle vervoerregio's, graag een antwoord voor de vervoerregio's waar deze gegevens wel bekend zijn.
5. Hoeveel tram- en buslijnen telt elk van de vijftien vervoerregio's in de ontwerpen van openbaarvervoerplannen? Indien dit nog niet bekend is voor alle vervoerregio's, graag een antwoord voor de vervoerregio's waar deze gegevens wel bekend zijn.
6. Hoeveel kilometers beslaan de bus- en tramlijnen per vervoerregio momenteel en hoeveel kilometers worden dit per vervoerregio in het nieuwe openbaarvervoerplan? Indien dit nog niet bekend is voor alle vervoerregio's, graag een antwoord voor de vervoerregio's waar deze gegevens wel bekend zijn.
7. Welke vervoerregio's vroegen in hun advies over het kernnet en hun voorstellen voor het aanvullend net bijkomende middelen om hun kern- en aanvullend net vorm te geven?
8. Bij welke openbaarvervoerplannen blijkt na doorrekening dat de voorstellen voor het kern- en aanvullend net niet haalbaar zijn in het kader van budgetneutraliteit? Wat is het advies van De Lijn om dit op te lossen?

9. Wat zijn - in grote lijnen - de verschillende krachtlijnen die elke vervoerregio legt binnen Vervoer op Maat? Waar liggen de grootste verschillen tussen vervoerregio's?
10. Wat zijn - in grote lijnen - de veranderingen die voorgesteld worden voor de uitbating van de belbussen in elk van de vervoerregio's?
11. Waaraan wil men in de toekomst de initieel vooropgestelde middelen voor Vervoer op Maat spenderen in elk van de vervoerregio's? Waaraan wil men de in het voorjaar van 2020 toegekende bijkomende middelen voor Vervoer op Maat in de toekomst spenderen in elk van de vervoerregio's? Waarop is de onderverdeling van die middelen per vervoerregio gebaseerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 33 van 2 oktober 2020

van **JOS D'HAESE**

1. Overzicht haltes per vervoerregio (exclusief belbushaltes):

Vervoerregio	Eindtotaal
Aalst	1205
Antwerpen	3246
Brugge	1183
Gent	2730
Kempen	1995
Kortrijk	1221
Leuven	3162
Limburg	5202
Mechelen	1304
Niet op Vlaams Grondgebied	1057
Oostende	714
Roeselare	1015
Vlaamse Ardennen	1402
Vlaamse Rand	2804
Waasland	861
Westhoek	1157
Eindtotaal	30258

2. Tramlijnen en vooral buslijnen beperking zich niet tot de grens van een vervoerregio. Er zijn er heel wat die grensoverschrijdend rijden en twee of zelfs meer vervoerregio's aandoen. Zodoende is het niet mogelijk om een exacte toewijzing te doen aan een vervoerregio.

3. Zie de bijlage.

4. Er zijn vandaag enkel gegevens voor VVR Limburg bekend:

Aantal afgeschafte haltes (halteparen) wegens wegvallen bediening: 428

Aantal afgeschafte haltes (halteparen) wegens optimalisatie op cadanslijnen: 328

Aantal nieuwe haltes (halteparen) op cadanslijnen wegens optimalisatie en/of nieuwe reiswegen: 57

Aantal behouden haltes (halteparen) op cadanslijnen: 839 (=> samen met nieuwe haltes: 896)

Aantal haltes (halteparen) alleen functioneel bediend in BB: 1122

5. Aantal lijnen volgens de ontwerpnetten:

	Totaal
Aalst	29
Antwerpen	116
Brugge	26
Gent	76
Kempen	72
Kortrijk	28
Leuven	129
Limburg	208
Mechelen	40
Oostende	18
Roeselare	20
Vlaamse Ardennen	36
Vlaamse Rand	71
Waasland	22
Westhoek	31
	922

6. Onderstaande aantallen zijn nog onderhevig aan de definitieve goedkeuring door de vervoerregioraden.

Vervoerregio	Km Ontwerp De OV-plan Lijn (in duizendtallen)	Km principeel goedgekeurd OV-plan (in duizendtallen)
Aalst	4,679	4,651
Antwerpen	36,223	36,343
Brugge	7,070	7,402
Gent	18,370	18,674
Kempen	12,249	12,156
Kortrijk	3,860	3,918
Leuven	19,245	19,361
Limburg	24,286	23,471
Mechelen	6,220	6,333
Oostende	6,701	6,815
Roeselare	2,997	2,953
Vlaamse Ardennen	2,664	2,685
Vlaamse Rand	22,572	22,327
Waasland	4,713	4,659
Westhoek	2,821	2,804

7. De Lijn en het Departement MOW hebben tot op heden geen vragen van vervoerregio's ontvangen naar bijkomende middelen om hun kern- en aanvullend net vorm te geven. Dit komt ook omdat de vervoerregio's weten met welk budget men moet werken. De vervoerregio's hebben bij de start van de oefening de budgetverdeling per regio ontvangen zoals door De Lijn bepaald en hebben zich hier zoals afgesproken strikt aan gehouden bij het uitwerken van het Kernnet en Aanvullend Net voor 2022.

8. De vervoerregio's hadden bij het uittekenen van de nieuwe OV-plannen basisbereikbaarheid de opdracht om neutraal te werken op vlak van reizigerskilometers en -uren.

Uit de doorrekening van de principieel goedgekeurde OV-plannen blijkt dat de reizigerskilometers en -uren stabiel gebleven zijn en binnen aanvaardbare marges voor alle vervoerregio's. De uitgetekende netwerken door de vervoerregioraden kunnen dus behouden blijven.

Verder blijkt dat op basis van deze doorrekening de vervoerregio's Kempen, Kortrijk, Mechelen, Vlaamse Ardennen en Westhoek qua kostprijs boven budget uitkomen.

Eens de plannen definitief goedgekeurd zijn in de vervoerregio's start De Lijn met de operationele uitwerking van alle netten. Het is pas na het doorlopen van dit proces dat er per vervoerregio zicht zal zijn op de reële en definitieve kostprijs van de respectievelijke netwerken. Als daaruit nog meerkost zou blijken, dan zullen er nog detailaanpassingen aan de netwerken moeten doorgevoerd worden, in overleg met de vervoerregioraden.

9. Er kan helaas nog geen concrete en/of gedetailleerde informatie hierover gegeven worden daar de Vervoerregioraden hun vervoersplannen nog niet definitief afgeklopt hebben, dit is voorzien tegen eind dit jaar. De bestaande ontwerpversies zijn nog niet overal matuur genoeg om deze vraag op dit ogenblik terdege te kunnen beantwoorden. Maar het voorgestelde pakket van maatregelen zal in ieder geval op maat van de regio zijn en rekening houdend met het beschikbaar gestelde budget.

10. Idem het antwoord op vraag 9.

11. Idem het antwoord op vraag 9.

Voor de laatste deelvraag wat betreft de verdeling van de middelen Vervoer op Maat over de diverse vervoerregio's. De middelen die behoren tot het budget voor het Vervoer op Maat zijn de volgende:

- De door De Lijn ingezette middelen voor het verzekeren van het aanbod van de belbussen (door De Lijn aan de pers meegedeeld medio juli 2019). Het budget voor de belbussen wordt als volgt verdeeld: de grootte van de afgedekte oppervlakte van een belbusgebied bepaalt aan welke vervoerregio het gebied wordt toegekend.(m.a.w. grootst afgedekt gebied = de vervoerregio waar het gebied aan wordt toegekend).
- De middelen die DMOW ter beschikking stelt voor het doelgroepenvervoer dat door de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) uitgevoerd wordt. Deze middelen werden omgerekend van 27 vervoergebieden naar 15 vervoerregio's. Voor de omrekening werden volgende verdeelsleutels gehanteerd:
 - Vervoergebied valt volledig in vervoerregio: budget gaat volledig naar de vervoerregio.
 - Vervoergebied valt in verschillende vervoerregio's :
 - 50% van de middelen worden verdeeld op basis van het aantal inwoners van de gemeenten behorende tot de vervoerregio.
 - 50% van de middelen worden verdeeld op basis van de oppervlakte van de gemeentes behorende tot de vervoerregio.

Deze budgetten worden in een aantal gevallen aangevuld door gemeenten of provincies. Deze zitten niet in de verdeling en komen terug vrij voor de desbetreffende gemeenten en provincies. Zij

kunnen, als ze dit wensen, deze middelen inbrengen in VoM voor bijkomende mobiliteit.

- De tussenkomst van DMOW in het verzekeren van het vervoer voor werknemers in havengebieden (I-bus, MLSO, Maxmobiel en APZI) worden gekoppeld aan de vervoerregio. Deze tussenkomst bedraagt tussen de 10 % en max. 50 % van de effectieve kosten van het aanbod. De "resterende" kosten worden vooral gedragen door de bedrijven die dit mee financieren.
- Blue-bike krijgt vanuit de Vlaamse overheid subsidies in het kader van een derdebetalersregeling. Dit betekent dat wanneer een stad of gemeente zich engageert om per rit 1 euro te voorzien, de Vlaamse overheid ook 1 euro voorziet. Deze regeling is ingevoerd om het gebruik van de Blue-bike fietsen te stimuleren. De subsidie aan blue-mobility in het kader van de derdebetalersregeling verloopt via een MB.

Zoals uiteengezet in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken heb ik in de meerjarenbegroting bijkomende middelen voorzien voor het Vervoer op Maat in een getrapt groeiscenario. Deze bijkomende middelen worden verdeeld op basis van hetzelfde principe en verhouding als de eerdere verdeling van het Vervoer op Maat die op de feitelijke situatie (2018 / 2019) is gebaseerd. Deze feitelijke situatie ging voorbij aan een uniek gewijzigde situatie in één vervoerregio, de Vlaamse Rand, waar de belbussen werden afgeschaft en het berekenmodel niet overeenstemt met de noodzaak van het voorzien van Vervoer op Maat. Deze wordt nu rechtgezet door het voorzien van bijkomende middelen voor deze vervoerregio van 296.833 euro op kruissnelheid in 2024 en waarbij dit bedrag in trapsgewijze verhouding van 1/5e in de jaren daarvoor wordt bijgevoegd.

U kan dit eveneens terugvinden in de mededeling aan de Vlaamse regering hieromtrent en wat een openbaar raadpleegbaar document is.

BIJLAGE

1. [Overzicht haltes kernnet en aanvullend net OV-plan VVR Limburg 2021](#)