

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1327
van **KARIN BROUWERS**
datum: 16 juni 2021

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

De Lijn - Gesplitste diensten

In de hoorzitting over het Jaarverslag 2020 en de Visie 2030 van De Lijn op 3 juni 2021 sprak directeur-generaal Ann Schoubs over de gesplitste diensten voor chauffeurs van De Lijn. Ze stelde dat deze momenteel al bestaan, maar dat men na invoering van basisbereikbaarheid nog meer gesplitste diensten zou hebben.

Bij gesplitste diensten kunnen chauffeurs hun prestaties niet onmiddellijk na elkaar uitvoeren. Mevrouw Schoubs gaf aan dat de totale tijd waarover de dagprestaties van de chauffeurs zich uitspreiden daardoor kan oplopen tot 12 of zelfs 14 uur. In samenspraak met de sociale partners wil ze daarom op zoek gaan naar alternatieven.

1. Wat zijn de belangrijkste oorzaken voor de gesplitste diensten?
2. Waarom worden na invoering van basisbereikbaarheid meer gesplitste diensten verwacht?
3. Hoeveel chauffeurs hebben momenteel te maken met gesplitste diensten? Op welke dagen of met welke frequentie? Hoe verhouden zich de gesplitste diensten tot de niet-gesplitste diensten? Graag een overzicht voor de voorbije 5 jaar.
4. Hoe wordt verwacht dat deze cijfers eruit zullen zien na invoering van basisbereikbaarheid?
5. Hoe zal De Lijn dit probleem aanpakken? Welke alternatieven worden bekeken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1327 van 16 juni 2021

van **KARIN BROUWERS**

1. De belangrijkste oorzaak voor gesplitste diensten is het grotere aanbod in de ochtend- en avondspits dan gedurende de dag.
2. In de nieuwe vervoerplannen, opgemaakt en goedgekeurd door de vervoerregio's, wordt nog meer het accent gelegd op de ochtend- en avondspits gezien deze vervoerplannen meer vraaggestuurd zijn.
3. Door een verschuiving in planningssoftware kan De Lijn maar cijfers weergeven voor de periode tussen 2018 en 2020*. Deze cijfers geven enkel de gesplitste diensten weer bij het eigen personeel van De Lijn (regie) en dus niet bij exploitanten.

Gemiddeld gezien krijgt jaarlijks 69,29% van de chauffeurs minstens één gesplitste dienst. In vergelijking met het totale aantal diensten gaat het om een percentage van 7,07%. Deze percentages verschillen sterk naargelang de stelpplaatsen en de regio's. In stedelijke omgevingen ligt het percentage gesplitste diensten heel wat lager dan in meer perifere gebieden.

In de vakantiemaanden en tijdens de weekends worden minder gesplitste diensten uitgevoerd in vergelijking met niet-vakantiemaanden (circa 50% minder) en niet-weekenddagen (bijna nihil).

A_GESPLITSTE_DIENSTDAGEN		aantal werkdagen chauffeurs met minstens 1 gesplitste dienst					
A_DIENSTDAGEN		totaal aantal werkdagen chauffeurs					
A_CHAUFFEURS_GESPLITSTE_DIENST		aantal unieke chauffeurs die minstens 1 gesplitste dienst hebben gehad in betrokken tijdsbestek					
A_CHAUFFEURS		totaal aantal unieke chauffeurs op jaarbasis					
JAAR	A_GESPLITSTE_DIENSTDAGEN	A_DIENSTDAGEN	A_CHAUFFEURS_GESPLITSTE_DIENST	A_CHAUFFEURS		%Chauffeurs met GD	%GDvs alle Diensten
2018	143.121	1.980.345	4.049	5.985		67,65%	7,23%
2019	136.279	1.876.462	4.164	5.974		69,70%	7,26%
2020	120.678	1.793.402	3.943	5.884		67,01%	6,73%
					Gemiddelde	68,12%	7,07%

* 2020 is qua totale aantallen niet helemaal representatief, omdat één Operationeel Team als testgebied al op de nieuwe software was overgestapt; de percentages zijn wél correct.

De percentages voor 2020 zijn atypisch, omdat De Lijn tijdens de eerste lockdown n.a.v. de coronacrisis een periode volgens vakantiedienstregeling heeft gereden i.p.v. volgens schooldienstregeling. Dit verklaart allicht het lagere percentage gesplitste diensten.

4. Op basis van de momenteel beschikbare cijfers verwacht De Lijn een stijging van het aantal gesplitste diensten met 8,8 %.
5. Niet alle chauffeurs ervaren gesplitste diensten als een probleem (zij kunnen overdag dan nog andere activiteiten uitvoeren), maar dit geldt voor een minderheid van de chauffeurs. De voornaamste alternatieven die worden bekeken:

- a. Van elk van beide delen toch een volledige dienst maken door het aanvullen met andere taken zoals koerdienst, poetsen, tanken ...
- b. Werken met deeltijdse contracten (met korte dagprestaties). Dergelijke contracten zijn echter niet populair gezien de prestaties juist in de spitsuren liggen (uren waarop mensen juist liever thuis zijn om bijvoorbeeld de kinderen naar school of naar de opvang te brengen).
- c. In theorie zou De Lijn ook aan *peak shaving* kunnen doen, door het aanbod tijdens de spits te beperken (en in de daluren uit te breiden). Ook de productiviteit van De Lijn zou daar wel bij varen.
Gezien de nadruk bij de opmaak van het nieuwe aanbod evenwel ligt op het volgen van de vraag, wordt deze maatregel momenteel nauwelijks toegepast.