

VLAAMS PARLEMENT KEURDE RESOLUTIE 582 GOED OVER NIEUWE BEHEERSOVEREENKOMST MET DE LIJN

Vooraf bezorgde vzw Reizigersbond bedenkingen en suggesties aan de Vlaamse Volksvertegenwoordigers



"GEEN WOORDEN MAAR DADEN"

In het Vlaams Parlement kwam de nog niet afgesloten nieuwe beheersovereenkomst - een prestatiecontract - met De Lijn ter sprake. In de bevoegde Commissie van het Vlaams Parlement werden tijdens het voor jaar 2010 drie voorstellen van resolutie voorgelegd: wensenlijstjes die ook in de beheersovereenkomst zouden moeten voorkomen.

Eind juni 2010 werd er in de Commissie over het voorstel van resolutie 582 (zie integrale tekst elders op deze webstek) een compromis bereikt tussen de Vlaamse meerderheidspartijen CD&V, N-VA en sp.a, en de Open VLD. Onthouding bij Groen!

Het voorstel van resolutie 582 werd op 8 juli in plenaire zitting van het Vlaams Parlement behandeld en op 9 juli goedgekeurd. In de media kreeg deze resolutie nauwelijks aandacht.

De Reizigersbond merkte ruimvoordien op dat het voorstel van resolutie 582 vraagt dat De Lijn een uitgebreid takenpakket zou waarmaken, zonder echter van de Vlaamse overheid toereikende middelen te eisen en zonder integraal rekening te houden met alle conclusies van de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer PWC/VITO van

oktober 2009.

De vzw Reizigersbond (REBO) lichtte resolutie 582 kritisch door en gaf, nog voor de bespreking en goedkeuring in plenaire vergadering, aan de Vlaamse Volksvertegenwoordigers volgende extra aandachtspunten mee inzake het beheerscontract tot 2014 dat Vlaams minister Hilde Crevits namens de Vlaamse overheid dit najaar met haar mobiliteitsinstrument De Lijn zal afsluiten.

Bedenkingen bij voorstel van resolutie 582

Vele van de 21 in resolutie 582 opgesomde aandachtspunten zijn evident. Bij de volgende heeft REBO bedenkingen.

1. (resolutie punt 1) Boordcomputer en digitaal vervoerbewijs

De procedure om de boordcomputer te bestellen loopt. De vastlegging zal in 2010 in één keer gebeuren en niet gespreid over meerdere jaren. Gevolg: de vastlegging van andere geplande investeringsprojecten moet worden uitgesteld. *Het is zeer de vraag of de zwaarste ov-investering van deze legislatuur ook maar één extra reiziger zal opleveren...*

2. (punt 6) Besparingen

De Lijn moest reeds in 2005 besparen na de verlaging van de dotatie voor basismobiliteit van 25 naar 15 miljoen. De in 2009 door de Vlaamse Regering besliste besparingen zijn reeds voelbaar in o.a. Limburg of worden dit weldra. Bv. in Gent worden, vanaf 31 juli, alle trams na 22u00 vervangen door bussen om de 45 minuten, zelfs op de hoofdassen. Nochtans is er geen sprake van een structureel overaanbod bij De Lijn. De "Internationale benchmark openbaar vervoer", door PriceWaterhouseCoopers / Vito in 2009 uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid, stelt: "(Pas) sinds 2004 evenaart Vlaanderen het aanbod in stadsregio Rotterdam en Nordrhein-Westfalen" en "Het aanbod aan openbaar vervoer ligt in Vlaanderen op een vergelijkbaar peil als in het buitenland." Men moet zich hoeden voor te forse besparingen want "uit de benchmark blijkt dat de Vlaming merkkelijk minder dan de inwoners van de overige benchmarkregio's gebruik maakt van het openbaar vervoer" en "de overheidsbijdrage per inwoner ligt in Vlaanderen op een vergelijkbaar peil (als in Zuid-Nederland en Schotland)", aldus de benchmark. Een overheid die meer tram- en busgebruik wenst, mag het totale aanbod zeker niet verminderen.

3. (punt 8) Belbussen vervangen door taxi's

De resolutie stelt voor om "onderbezette" belbussen te vervangen door taxi's. In de praktijk zijn er veel meer belbussen die amper de vervoersvraag aankunnen. Daarom worden ze versterkt of omgevormd tot lijnbussen, o.m. rond Geraardsbergen. De resolutie vermeldt niet dat de belbussen wél rolstoeltoegankelijk zijn, en de meeste taxi's niet, zodat de vervoerswaarborg voor de allerzwakste Lijnklanten in het gedrang zou

komen.

4. (punt 4) Minder "lege" kilometers

Door toepassing van het beheerscontract 2003 - 2009 verhoogde het aandeel van de privé-busexploitanten tot 50 % tegenover de regie. Het toewijzen van nieuwe buslijnen aan de goedkoopste bieder, ook al heeft die een stelplaats op een grotere afstand van het exploitatiegebied, lokte "automatisch" een toename van "lege" kilometers uit, nl. waarop reizigers niet toegelaten worden. Bij de regie is het aantal "lege" kilometers gering: een stelplaats bevindt zich nabij de te bedienen lijnen. Bij tram Antwerpen werd het aantal "lege" kilometers verminderd door een herschikking van materieelinzet. In Gent zijn er geen "lege" tramkilometers. Er wordt wel omgereden (door de werkzaamheden in centrum) en veel afstand verreden naar eindpunten omdat er slechts één tramloods bestaat, maar dit is buiten de wil van De Lijn. Ook bij de kusttram werd de materieelinzet al jaren geleden geoptimaliseerd.

Dat er af en toe een bus mét dienst toch "leeg" (zonder passagiers) rijdt, is logisch: tegen de spitsrichting in en na de spits zijn er minder mensen onderweg, terwijl het aantal passagiers 's avonds laat flink schommelt naargelang van de dag van de week en van de maand. Voor de auto wordt aanvaard dat miljoenen wagens slechts een of twee uur per dag worden gebruikt, voor bus en tram wordt geëist dat ze altijd goed worden gebruikt.

5. (punt 13) Communicatie met klant verbeteren

Dit vergt middelen, o.m. voor luidsprekers op hoofdhaltens, en deze vraag staat haaks op de in de resolutie gevraagde 'besparingen'. Waar staat De Lijn met de - decretaal verplichte - auditieve en visuele halte-aankondiging in tram en bus? In 2009 was deze aanwezig in 44% van de trams en in 0 % van de bussen, in Nordrhein-Westfalen (NRW) al decennia. Idem voor het infonummer, in NRW 24u/24u bemand, in Vlaanderen tot 19u. Uiteraard vergt dit investeringen.

6. (punt 16) Meer controles op zwartrijden

Meer controles vergen extra exploitatiemiddelen. Zou het in 2009 ingestelde beleid "verplicht instappen vooraan" onvoldoende fraudewerende resultaten afwerpen?

Overigens is sociale veiligheid belangrijker om klanten niet af te schrikken, zie o.m. de spontane staking te Gent op 29 juni na een agressiegeval. Nochtans vermeldde de oorspronkelijke resolutie de sociale veiligheid niet als aandachtspunt, dit werd in de eindtekst van 9 juli toegevoegd.

7. (punt 9) Vertramming van buslijnen

Een vage uitspraak, wat met de bijbehorende investering? In Vlaanderen duurt het tien jaar om een paar extra kilometer tramspoor aan te leggen, Franse steden bouwen op die tijd een tramnet van 50 km (zie elders op deze webstek de bijdragen uit het vakblad "Verkeersspecialist").

Aandachtspunten voor het nieuwe beheerscontract

1. Flankerend beleid voorwaarde voor wijziging vervoerwijzekeuze

De Vlaamse overheid, als opdrachtgever, moet ook zelf een flankerend beleid voeren dat het aanbod van De Lijn en de individuele verandering van vervoerwijzekeuze ondersteunt. Benchmark: "De investeringen in openbaar vervoer resulteren enkel in een significante modal shift als ook **actief maatregelen** worden ingevoerd die het gebruik van andere modi afremmen."

2. (punt 18) Het huidige investeringsbudget De Lijn is ontoereikend

Projecten worden jaar na jaar uitgesteld. De benchmark wees uit dat Vlaanderen zeker niet teveel investeert. "De uitgaven voor investeringen in openbare vervoerinfrastructuur zijn in Vlaanderen gestegen, maar toch merken we dat andere (buitenlandse) overheden hiervoor meer middelen vrijmaken." Toen De Lijn in 2006 de Vlaamse regering wees op het verschil tussen de beloofde investeringsmiddelen (toen 77 miljoen euro) en de noodzakelijk geachte (189), verwees de regering naar publiek-privaat-constructies (pps) als creatieve methode voor het financieren van bijkomende investeringen. Het zoeken naar privé-partners vergde echter meer tijd dan verwacht en leidde tot verdere vertraging van grote investeringsdossiers voor tram, bus e.a. Bij de voorstelling van haar Mobiliteitsvisie 2020 in 2009 beklemtoonde De Lijn dat realisatie ervan een verdubbeld investeringsbudget zou vergen.

3. (punt 9) Rollend materieel

De Lijn bereidt een grote busbestelling voor (ca. 500 exemplaren). Door het uitblijven van subsidies en door het niet meer mogen lenen met overheidswaarborg voor de aankoop van bussen, moet De Lijn zich tot alternatieve financiering (pps) wenden. En pps komt neer op een lening die de overheid moet terugbetalen.

Voor de trams is er achterstand inzake capaciteit en toegankelijkheid. Het bestek voor de bestelling van 88 trams is al lang klaar maar er werd jaren vertraging opgelopen bij het vinden van een pps-formule. Benchmark: "De gemiddelde ouderdom van het trampark zit met een gewogen gemiddelde van 26,83 jaar in 2007 nog veraf van het streefcijfer van 18 jaar." Gent heeft extra trams nodig, ten laatste vanaf 2012 maar zal ze pas ten vroegste ontvangen vanaf 2015. De kusttram heeft ruimer materieel nodig. Antwerpen mag momenteel een tiental kleine en ontoegankelijke, 50 jaar oude PCC-trams renoveren. Ze waren voor de sloop bestemd maar, bij gebrek aan nieuwe trams, moet De Lijn de levensduur van dit museummaterieel rekken om de reizigerstoeloop aan te kunnen. Voor de in het regeerakkoord vermelde aanleg en uitbating van nieuwe tramlijnen in de vijf Vlaamse provincies zal eveneens bijkomend materieel nodig zijn.

4. (punt 3) Contractueel beloofde doorstroming op gewestwegen realiseren

Het beheerscontract 2003-2009 stelt dat jaarlijks minstens 25 km tram- of busbanen op gewestwegen worden aangelegd. Uit de "Rapportering personenvervoer" blijkt dat deze doelstelling pas sinds 2007 enigszins wordt gehaald, o.m. door op autosnelwegen rond Antwerpen de omvorming van pechstroken naar busstroken mee te rekenen. Ook bepaalt het beheerscontract dat jaarlijks een derde van de verkeerslichten op gewestwegen wordt geëvalueerd en bijgestuurd opdat, door verkeerslichtenbenvloeding, de voertuigen van De Lijn niet worden vertraagd door een roodfase. Uit de "Rapportering personenvervoer 2009", alsook uit info van De Lijn en terreinervaring blijkt dat deze doelstelling niet wordt gehaald. Nochtans is het complete tram- en buspark van De Lijn uitgerust en ca. 900 verkeerslichten op kruispunten van gewestwegen. Het rendement van deze investeringen is te laag of onbestaande, met uitzondering van de kusttram. Het Agentschap Wegen en Verkeer acht de gevraagde frequentie van evaluatie en bijsturing van de verkeerslichten niet haalbaar. Sinds 2006 werden budgetten ingeschreven voor betere doorstroming van bus en tram op gewestwegen. Het bedrag ervan neemt de jongste jaren af. Waarop wacht men om deze budgetten in een meerjarenprogramma in te schrijven en om de afstelling van de verkeerslichten op de gewestwegen toe te vertrouwen aan een versterkte ploeg?

5. Naar een integraal beleid De Lijn en gewestwegen

Dat Vlaams minister Crevits zowel de gewestwegen als De Lijn onder haar bevoegdheid heeft, zou het eenvoudiger moeten maken om van het Agentschap Wegen en Verkeer overal en op korte termijn doorstromingsmaatregelen ten voordele van tram en bus te bekomen alsook om de vervoerwijzekeuze concreet te beïnvloeden, in combinatie met maatregelen voor betere verkeersveiligheid. "Met verf en politieke moed", zoals de BRT-Actie Openbaar Vervoer het stelde in 1980.

De vijf hogervermelde aandachtspunten worden in resolutie 582 niet of nauwelijks vermeld.

Vlaams minister Hilde Crevits is aan zet

Het is aan Vlaams minister Hilde Crevits om, in de beheersovereenkomst 2010-2014, de wensen verwoord in resolutie 582 aan te vullen met extra aandachtspunten, specifiek:

- de substantiële verhoging van de investeringsmiddelen voor De Lijn, bestemd voor de vertramming (aanleg van bijkomende traminfrastructuur en aankoop van hedendaags rollend materieel) en voor de realisatie van de geselecteerde projecten uit de Mobiliteitsvisie De Lijn 2020;
- een integraal beleid voor De Lijn en op de gewestwegen;
- een flankerend beleid dat het gebruik van de individuele gemotoriseerde verplaatsingsmodi afremt.