



VLAAMSE OUDERENRAAD

**Standpunt over de structurele besparingen door De Lijn en de
mogelijke tariefaanpassingen door de Vlaamse regering**

Standpunt over de structurele besparingen door De Lijn en de mogelijke tariefaanpassingen door de Vlaamse regering

Inhoud

1. Situering.....	3
2. Vaststellingen.....	4
3. Standpunten van de Vlaamse Ouderenraad	5
Een duidelijke toekomstvisie	5
Besparingen in de dienstverlening treffen ouderen	6
Nood aan informatie	7
Bijkomende investeringen in toegankelijkheid	7
Mogelijke tariefaanpassingen	7
Ouderen betrekken bij mobiliteitsvraagstukken.....	8
4. Geraadpleegde literatuur	9

1. Situering

1. De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn ziet zich gedwongen te besparen doordat 2011 met verlies afgesloten werd en de kosten voor de maatschappij jaar na jaar toenemen. Deze besparingen zijn geen gevolg van een verminderde overheidsdotatie, De Lijn ontvangt ook in 2012 nog 837 miljoen euro aan subsidies. Wel hebben de bezuinigingsinspanningen van de afgelopen jaren niet het verwachte financiële resultaat opgeleverd en zijn de prijzen van leveranciers en grondstoffen sterk gestegen. Het tekort werd eveneens veroorzaakt door tegenvallende inkomsten, o.a. door de vele overstappen van een volledig betaald abonnement of een biljet naar een Omnio-abonnement van 30 euro per jaar (32 euro vanaf 1/2/2012). Het aantal sociale abonnementen steeg met 30% (De Lijn, 2012). Onder andere deze elementen verplichten De Lijn structurele besparingen door te voeren om de begrotingen in de toekomst sluitend te maken. Vanaf 2012 zal jaarlijks een bedrag van 60 miljoen euro bespaard moeten worden. Dit werd geconcretiseerd in het Actieplan 2012 dat eind december van vorig jaar door de raad van bestuur van De Lijn goedgekeurd werd.

2. Het besparingsplan zet in op drie sporen: een beperking van de uitgaven, een verhoging van de ontvangsten en een betere afstemming van het aanbod op de vraag. Met de eerste reeks maatregelen dient De Lijn 600 000 euro te bezuinigen, voornamelijk via een wervingsstop en energiebesparingen. Het tweede spoor rekent op meer verkoop en meer controles op zwartrijden en zou 17,2 miljoen euro moeten opleveren. Het derde onderdeel, de afstemming van het aanbod op de vraag, weegt met 42,2 miljoen euro het zwaarst door.

3. De maatregelen waarmee een betere afstemming van het aanbod op de vraag gerealiseerd moet worden, werden door vertegenwoordigers van De Lijn toegelicht aan de Commissie Wonen, Mobiliteit en Veiligheid van de Vlaamse Ouderenraad. Er werd meegedeeld dat de regelgeving inzake basismobiliteit gerespecteerd blijft maar dat het decreet strikter geïnterpreteerd zal worden. Het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer zullen maximaal ontzien worden. Dit leidt er wel nog toe dat bepaalde weinig gebruikte haltes buiten de woongebieden niet meer bediend zullen worden, dat lijnen of ritten met weinig reizigers een lagere frequentie krijgen en dat de uren waarbinnen dienstverlening aangeboden wordt nu ingekort zullen worden (daluren, nachtritten en zondagen). Voorts worden trajecten geïntegreerd of verknoopt. De Lijn zal meer en meer werken volgens het overstapmodel waarbij de bus niet meer tot in de stadskern rijdt maar stopt aan de rand of aan een station, waar de reizigers dan overstappen op ander vervoer zoals de tram. Op bepaalde plaatsen wordt ook de afstand tussen de haltes vergroot en in sommige gemeenten zullen de frequenties van de belbussen aangepast worden. Deze besparingsmaatregelen zijn op 16 april 2012 ingegaan in Vlaams Brabant. Op 1 mei volgde Limburg, op 17 mei Oost-Vlaanderen, op 1 juli West-Vlaanderen en tot slot zullen de besparingen vanaf 1 september ook in Antwerpen doorgevoerd worden.

4. Omdat de uitvoering van deze maatregelen veel overleg, voorbereiding en communicatie vraagt, kan de besparing pas geleidelijk gerealiseerd worden. Dat maakt dat de totale besparing van 60 miljoen euro in 2012 niet gehaald zal worden. Bijkomend worden daarom eenmalige bezuinigingsmaatregelen ter waarde van 11 miljoen euro genomen. Deze bijkomende acties moeten ervoor zorgen dat de begroting dit jaar toch in evenwicht is. De

maatregelen zouden alleen van toepassing zijn op het goederen- en dienstenverkeer. Voor de komende jaren zou De Lijn zich telkens houden aan de vooropgestelde 60 miljoen euro.

5. In de toekomst zal De Lijn echter niet alleen jaarlijks vele miljoenen euro's moeten besparen, ook zullen door de Vlaamse regering beslissingen genomen worden over de kostendekkingsgraad van de openbare vervoersmaatschappij. Momenteel bedraagt deze 15%, wat wil zeggen dat De Lijn 15% van haar uitgaven kan financieren met eigen inkomsten en dat de overheid de rest van de kosten draagt. Belangrijke oorzaak van dit kleine percentage zijn de lage prijzen van de abonnementen (PriceWaterhouseCoopers & Vito, 2009: 134). Wanneer de overheid beslist dat de kostendekkingsgraad omhoog moet, dan zal onvermijdelijk de discussie gevoerd worden over hogere tarieven of het stoppen van de gratis abonnementen voor 65-plussers (Omnipas 65+).

2. Vaststellingen

6. De Vlaamse Ouderenraad ziet dat de mogelijkheden om zich te verplaatsen met de bus, tram of belbus de laatste jaren zeer sterk toegenomen zijn. De Lijn heeft veel inspanningen geleverd met betrekking tot de dienstverlening en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de overheidsbegroting zijn nog steeds belangrijke kredieten voorzien voor mobiliteit.

7. Toch wordt vastgesteld dat de Vlaamse regering de stijgende kosten zoals de prijs van grondstoffen of de sterke toename van het aantal sociale abonnementen niet meer compenseert. De subsidies nemen niet evenredig toe. Hoewel De Lijn geen enkele impact heeft op deze prijzen (bv. brandstof) moet zij de verhogingen wel zelf bekostigen. Hiermee houdt de overheid zich niet aan de overeenkomsten en werkt zo de uitholling van de functie van het openbaar vervoer in de hand.

8. Binnenkort vervangt De Lijn de huidige vervoerbewijzen door een nieuw ticketingsysteem, nl. de MOBIB-kaart. De chipkaart kan gebruikt worden voor alle bussen, trams en metro's van De Lijn en de MIVB en later ook bij de andere openbaarvervoersmaatschappijen. De MOBIB-kaarten zullen 5 jaar geldig zijn en er zal aan alle reizigers een administratiekost van 5 euro gevraagd worden per kaart. De Vlaamse Ouderenraad steunt de invoering van dit registratiesysteem daar het een betere gegevensverzameling over het gebruik van het openbaar vervoer en van de verschillende abonnementen mogelijk maakt. Immers alleen objectieve telgegevens en nauwkeurige reizigersinformatie kunnen de basis vormen voor beslissingen over eventuele besparingen of tariefwijzigingen.

9. Ten gevolge van de steeds toenemende kosten voor De Lijn en het tekort op de begroting van 2011 is de openbare vervoersmaatschappij gedwongen te besparen. De Vlaamse Ouderenraad erkent dit en de noodzaak om bus- en tramlijnen efficiënt in te zetten. Ook toont de Vlaamse Ouderenraad begrip voor de wijze waarop De Lijn de nodige bezuinigingsmaatregelen uitgetekend heeft. Er wordt steeds gezocht naar het beste alternatief en bij elk besparingsvoorstel wordt getracht in beeld te brengen hoeveel reizigers door de besparing getroffen zouden worden. Ook wordt voldoende aandacht besteed aan overleg met betrokken partners: lokale besturen, vakbonden en privé-exploitanten. Dit leidt

tot een doordacht actieplan. Al kan worden opgemerkt dat de ouderen, als belangrijke gebruikersgroep, hierbij niet gehoord zijn.

10. De concrete gevolgen van het Actieplan 2012 zijn voor de ouderen nog niet volledig in te schatten. De Vlaamse Ouderenraad volgt de consequenties verder op maar uit nu reeds zijn bezorgdheid over de forse bezuinigingen die ook voor de volgende jaren zullen gelden. De ouderen kijken eerder argwanend naar de toekomst vanuit de vrees dat de besparingsmaatregelen elkaar jaar na jaar zullen versterken en zullen leiden tot een afbouw van het openbaar vervoer en haar toegankelijkheid.

3. Standpunten van de Vlaamse Ouderenraad

11. Een goed uitgebouwd en toegankelijk openbaar vervoer garandeert de basismobiliteit voor iedereen, zeker ook voor de ouderen. Het is een waardig alternatief voor wie de afstanden te voet of per fiets niet haalbaar zijn. Of voor wie geen auto heeft of de wagen aan de kant laat uit overwegingen van veiligheid, kostprijs of uit bezorgdheid voor het milieu. Daarbij zijn de verplaatsingen van ouderen even levensnoodzakelijk als het woonwerkverkeer of het schoolverkeer. De openbare vervoersmaatschappij heeft de plicht hier een volwaardig antwoord op te geven. Door de ruime besparingsplannen in de dienstverlening raakt De Lijn echter aan de mobiliteitskansen van ouderen. De Vlaamse Ouderenraad neemt daarom volgende standpunten in:

Een duidelijke toekomstvisie

12. De grote meerderheid van de bezuinigingsmaatregelen leiden tot aanpassingen aan de dienstverlening en het aanbod aan openbaar vervoer. De Vlaamse Ouderenraad stelt hier tegenover dat dergelijke wijzigingen in het aanbod in de toekomst aanleiding kunnen geven tot een daling van het aantal reizigers. De vraag wordt gesteld waarom De Lijn en de Vlaamse overheid niet meer inzetten op het verhogen van het aantal reizigers en op deze manier het begrotingstekort aanpakken? De Vlaamse Ouderenraad verkiest deze werkwijze en toekomstvisie. De Vlaamse Ouderenraad verwacht dat De Lijn prognoses over de dienstverlening en het aanbod opstelt en dit voorlegt in zowel stedelijke als landelijke gebieden voor tram en bus.

13. Een toetsing van het mobiliteitsaanbod en van de besparingsacties aan het decreet basismobiliteit wordt gesteund. De Vlaamse Ouderenraad kan zich echter niet vinden in de enge interpretatie van het begrip 'basismobiliteit'. Door het aanbod doorheen de jaren te verminderen tot de minimumnormen van de basismobiliteit vormen de bussen, trams en belbussen immers geen waardig alternatief meer voor andere vervoersmiddelen.

14. Ouderen vrezen dat een strikte interpretatie van het decreet basismobiliteit op termijn de dienstregeling in de landelijke gemeenten het zwaarst zal treffen. De woonzone in het buitengebied staat nu reeds achteraan in het evaluatiemodel van de basismobiliteit. Indien de besparingsverplichtingen in de toekomst nog zwaarder zullen wegen, kan dit aanbod in het gedrang komen. De Vlaamse Ouderenraad pleit er echter voor dat een goed uitgewerkte verbinding vanuit de kleinere deelgemeenten naar de centrumgemeente - waar de

gemeentelijke diensten, het lokaal dienstencentrum, de culturele centra, woonzorgcentra, enzovoorts gevestigd zijn - een essentieel hoofdstuk moet vormen in de uitwerking van de toekomstige dienstverlening.

De Vlaamse Ouderenraad vraagt daarnaast een onderzoek naar het functioneren van de belbussen en naar een mogelijke samenwerking tussen De Lijn en de taxibedrijven teneinde het aanbod openbaar vervoer in de landelijke gebieden te verbeteren en de vervoersarmoede op het platteland te bestrijden. De Vlaamse Ouderenraad stelt zich specifiek vragen bij de betrouwbaarheid en wenselijkheid van dit taxi-aanbod, het vermoedelijk kostenverhogend effect, de commercialisering van het openbaar vervoersaanbod en de complexiteit van dit aanbod voor ouderen. Dit 'alibi-systeem' holt mogelijks de verantwoordelijkheid van de vervoersmaatschappij De Lijn verder uit.

Bij dit alles wordt het principiële standpunt behouden, namelijk dat een toegankelijk en voldoende groot openbaar vervoersaanbod niet alleen nodig is in de steden maar ook in de landelijke gemeenten. In het bijzonder de gebieden waar veel ouderen wonen (kleine clusters in voorstedelijke gebieden of op het platteland) vragen de aandacht.

15. De Vlaamse Ouderenraad dringt er zowel bij De Lijn als bij de Vlaamse overheid zeer sterk op aan dat de sociale functie van het openbaar vervoer niet aangetast wordt. De economische return mag geen uitsluitend argument zijn om zinvolle verbindingen niet aan te bieden. Het openbaar vervoer moet ook investeren in zijn maatschappelijke functie.

16. De Vlaamse Ouderenraad wijst op een ongewild neveneffect van de bezuinigingsmaatregelen uit het Actieplan 2012. Zowel het afbouwen van de dienstverlening als het in bepaalde situaties inzetten van taxi's als alternatief voor het openbaar vervoer (bv. tijdens de nacht of in plaats van de belbus), kunnen immers meer individuele wagens op de weg brengen. Dit in tijden waar onze wegen dichtslibben en de luchtkwaliteit steeds verder achteruit gaat. Daarom dienen de besparingen ook in het kader van duurzame mobiliteit en milieuzorg goed doordacht te worden. De Vlaamse Ouderenraad verwacht dat indien De Lijn overeenkomsten zou sluiten met taxibedrijven, de wagens op zijn minst milieuvriendelijk en toegankelijk zijn.

Besparingen in de dienstverlening treffen ouderen

17. Stilaan wordt zichtbaar dat tal van ritten verdwijnen, dat bepaalde haltes niet meer bediend worden, dat het laatavondaanbod afgebouwd wordt en dat men vaker zal moeten overstappen om op een verdere bestemming te raken. Deze besparingsmaatregelen treffen de ouderen.

Zo is ten eerste het overstapsysteem niet optimaal voor ouderen. Overstappen is moeilijker voor minder courante gebruikers van het openbaar vervoer en voor ouderen die wegens gezondheidsproblemen meer tijd nodig hebben. Ten tweede kan de nieuwe uurregeling, met minder bussen in de daluren, 's avonds en op zondagen, de mobiliteitskansen verkleinen. Er moet op toegezien worden dat dit ook de participatiemogelijkheden van mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer niet aantast. Vervolgens is het voor ouderen niet aangewezen de halteafstanden te vergroten.

18. De werking van de belbussen zal ten gevolge van de bezuinigingen wijzigen. Zo zullen deze bussen in de toekomst een grotere regio moeten bedienen, wat maakt dat de reis- en wachttijden langer zullen worden. Ook zal in de toekomst sterker de voorkeur gegeven worden aan het woonwerk- en schoolverkeer. De Vlaamse Ouderenraad benadrukt echter het belang van deze belbussen voor ouderen en pleit voor het vlot bedienen van belangrijke locaties zoals activiteitsplaatsen, ziekenhuizen, woonzorgcentra, enzovoorts. Bijkomend vraagt de Vlaamse Ouderenraad te investeren in de functionaliteit van de belbussen zodat ze meer mensen met een beperking en mobiliteitshulpmiddelen kunnen vervoeren.

Nood aan informatie

19. Informatie over het openbaar vervoer en over de wijzigingen in de dienstverlening die ten gevolge van de besparingen doorgevoerd zullen worden, dient tijdig en helder gecommuniceerd te worden. Kennisgevingen met een groter lettertype en op ooghoogte aan de haltes en knooppunten zijn noodzakelijkheden. Om tegemoet te komen aan de informatiebehoefte van alle ouderen worden informatie en communicatie ook via de traditionele kanalen en via persoonlijke contacten gevraagd. Ook ouderen die niet online zijn, moeten de mogelijkheid behouden zich autonoom te informeren over hun vervoersmogelijkheden.

20. De Lijn is volop bezig met het implementeren van het nieuwe ticketingsysteem waarbij de reizigers gebruik zullen maken van de elektronische MOBIB-kaart. De Vlaamse Ouderenraad verwacht dat afzonderlijke, praktische en laagdrempelige informatie over deze vernieuwing voorzien wordt. Momenteel heerst bij de ouderen nog veel onduidelijkheid, o.a. over de aanvraagprocedure en de concrete werking van de kaart.

Bijkomende investeringen in toegankelijkheid

21. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroot door het comfort van de halteplaats. De Lijn heeft daarom zeer goede toegankelijkheidsdoelstellingen voor de op- en afstaphaltes uitgewerkt. De openbare vervoersmaatschappij is voor de realisatie van deze doelstellingen echter afhankelijk van de wegbeheerders: het Vlaams Gewest en de gemeenten. De Vlaamse Ouderenraad vraagt dat deze overheden De Lijn bijkomende financiering toekennen om de toegankelijkheid van de haltes en het comfort voor alle reizigers te verbeteren.

Mogelijke tariefaanpassingen

22. In de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen De Lijn en de Vlaamse regering is vastgelegd dat de kostendekkingsgraad omhoog moet. Wanneer deze doelstelling geconcretiseerd wordt, zal onvermijdelijk het debat over tariefaanpassingen gevoerd worden. Ook de toekomst van het gratis abonnement voor 65-plussers zal dan ter sprake komen. De Vlaamse Ouderenraad adviseert om in tussentijd reeds te starten met onderzoek en simulaties die de gevolgen van deze mogelijke beleidskeuzes duidelijk maken, ook voor de minder mobiele ouderen. De reisgegevens van het MOBIB-systeem kunnen hiervoor zeker aangewend worden. Verder dient de impact op de financieel zwakkere ouderen

onderzocht te worden (bv. door middel van de consultatie van de Kruispuntbank). De resultaten van deze simulaties dienen breed bekend gemaakt te worden.

23. Ouderen hebben in het verleden nooit expliciet gevraagd om gratis openbaar vervoer. Wel werd steeds gepleit voor betaalbaar bus- en tramvervoer omdat mobiliteit essentieel is voor ouderen. Ondertussen is het gratis abonnement echter zeer sterk ingeburgerd en is de maatschappelijke meerwaarde ervan overduidelijk gebleken. De leden van de Vlaamse Ouderenraad nemen dan ook een duidelijk standpunt in ten aanzien van een mogelijke afschaffing van de maatregel.

Het openbaar vervoer moet betaalbaar zijn en blijven. Elke financiële drempel bemoeilijkt de mobiliteitskansen. Zeker voor ouderen zijn deze mobiliteitskansen cruciaal met het oog op sociale integratie, sociale en culturele participatie, autonomie en het zo lang mogelijk in de vertrouwde omgeving blijven wonen. Daarom dient het gratis bus- en tramvervoer behouden te blijven voor de minder kapitaalkrachtige ouderen. Eventuele tariefwijzigingen moeten bovendien steeds bijdragen aan het behoud van de sociale functie van De Lijn, aan het handhaven van de dienstverlening in alle steden en gemeenten en aan de algemene toegankelijkheid. Bij de besprekingen van zulke mogelijke tariefwijzigingen en eventuele wijzigingen in de politiek rond het gratis abonnement voor 65-plussers wenst de Vlaamse Ouderenraad als adviesorgaan betrokken te worden¹.

24. In het bijzonder in Brussel zijn tariefafstemming en -integratie van de Vlaamse en de Brusselse openbare vervoersmaatschappijen noodzakelijk.

Ouderen betrekken bij mobiliteitsvraagstukken

25. De Vlaamse Ouderenraad verwacht op een georganiseerde wijze bij het mobiliteitsdebat betrokken te worden en als partner deel te nemen aan toekomstige besparingsbesprekingen. Slechts dankzij overleg kunnen de specifieke aandachtspunten voor ouderen blijvend onder de aandacht gehouden worden van beleidsmakers en vervoersaanbieders. Alleen zo komen gedragen beleidsmaatregelen tot stand.

26. Ook op lokaal niveau dienen ouderen bij mobiliteitsvraagstukken gehoord te worden. Dit kan door in gesprek te gaan met de lokale mobiliteitsambtenaren die signalen vanuit lokale ouderenadviesraden dienen door te geven.

Goedgekeurd door de algemene vergadering op 4 juli 2012.

Jul Geeroms
Voorzitter

Mie Moerenhout
Directeur

¹ Na de bespreking van punt 23 is uitdrukkelijk gevraagd een minderheidsstandpunt op te nemen. Zie noot pagina 9.

Noot bij punt 23: Huib Hinnekint, onafhankelijke deskundige van de Vlaamse Ouderenraad, neemt volgend afwijkend standpunt in:

Indien enigszins mogelijk dient de bestaande regeling voor ouderen behouden. In de eerste plaats om de levensnoodzakelijke mobiliteit te garanderen voor alle ouderen en in het bijzonder voor de minder mobiele en meer kansarme ouderen. Daarbij mag niet vergeten worden dat één op vijf ouderen een inkomen heeft onder de armoedegrens. Voorts speelt het openbaar vervoer een belangrijke rol in de activering en de zelfredzaamheid van ouderen, hun sociale integratie en het tegengaan van hun vereenzaming. Maatschappelijk zal het afschaffen van het gratis abonnement onmiskenbaar verlies betekenen aan de kwaliteit van het samenleven.

Mocht men van mening zijn dat de bestaande regeling toch moet worden aangepakt, dan pas na een grondige analyse van de consequenties voor de levenssituatie van de, vooral meest kwetsbare, ouderen en na een afweging van de kosten van een eventuele selectieve invoering van iedere vorm van betaling tegenover de financiële baten ervan.

4. Geraadpleegde literatuur

De Lijn (2011), *Beheersovereenkomst Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn 2011-2015*, Brussel: Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

De Lijn (2012), "Raad van bestuur De Lijn keurt begroting 2012 goed ". Geraadpleegd via: http://www.delijn.be/u_bent/pers/persberichten/Raad_van_bestuur_De_Lijn_keurt_begroting_2012_goed.htm

Gedachtewisseling over het interne besparingsplan van De Lijn, Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers, Vlaams Parlement, zitting 2011-2012, 23 februari 2012, parlementair stuk 1503 (2011-2012) – Nr.1.

PriceWaterhouseCoopers & Vito (2009), *Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer: Eindrapport versie 3.0*, Studie in opdracht van de Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling mobiliteit en verkeersveiligheid.

Vlaams Ouderen Overleg Komitee (2004) *Memorandum inzake de mobiliteit van ouderen en de mobiliteit op het platteland t.a.v. de diverse beleidsinstanties die mobiliteit als bevoegdheid hebben*, Brussel: Vlaams Ouderen Overleg Komitee vzw.

Vlaamse Ouderenraad (2009), *Memorandum t.a.v. de Vlaamse politieke partijen i.f.v. de beleidsperiode 2009-2014*, Brussel: Vlaamse Ouderenraad vzw.

Vlaamse Ouderenraad (2010), *Advies 2010/1 Vlaams Ouderenbeleidsplan*, Brussel: Vlaamse Ouderenraad vzw.