

Benchmark ov Vlaanderen

**Beleid, cijfers, trends, analyses en
succesfactoren**

In opdracht van

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Benchmark ov Vlaanderen

Beleid, cijfers, trends, analyses en succesfactoren



In opdracht van: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Datum: 21 april 2006

Versie: Definitief

Opgesteld door: TransTec adviseurs BV

Projectleider: Drs. W.F. Mol

Auteurs: Wilko Mol, Chris Beghin

Projectnummer: 26007

Adres: Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam

Telefoon: 020 – 669 3034

Fax: 020 – 669 3586

E-mail: info@transtecadviseurs.nl

Website: <http://www.transtecadviseurs.nl>

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	3
2	Inleiding	9
2.1	Onderzoeksopdracht	9
2.2	Uitvoering van het onderzoek	10
2.3	Leeswijzer	10
3	Het speelveld	13
3.1	Vlaanderen en Nederland zijn niet hetzelfde	13
3.2	De overheid	13
3.3	De vervoerbedrijven	14
3.4	Beleidsdoelstellingen op gebied van mobiliteit	15
4	Decreet op basismobiliteit	17
4.1	Basismobiliteit	17
4.1.1	Normen voor het minimumaanbod	17
4.1.2	Invoering van de basismobiliteit	18
4.1.3	Compensatie	18
4.2	Netmanagement	19
4.3	Gevolgen voor mobiliteit	20
4.4	Basismobiliteit in Nederland	20
4.4.1	'Vlaamse normen' in Nederland	21
4.4.2	Eisen van decentrale overheden	21
4.4.3	Voldoet Nederland aan basismobiliteit?	22
4.5	Netmanagement in Nederland	22
5	Tarieven en derdebetalersysteem	25
5.1	Kaartsoorten en tarieven De Lijn	25
5.2	Derdebetalersysteem	26
5.3	Beleidsdoelstellingen van de lokale overheden	28
5.4	Vlaams Gewest als derdebetaler	30
5.4.1	Gratis	31
5.4.2	Korting	32
5.5	Federale regelingen	33
5.6	'Derdebetalers' in Nederland	33
6	Vervoercijfers en -trends Vlaanderen	35
6.1	Openbaar vervoer	35
6.1.1	Bus, tram en metro	35
6.1.2	Trein	40
6.2	Auto	44
6.3	Fietsen en lopen	45
6.4	Vergelijking modaliteiten	46
6.4.1	Modale verdeling alle modi	46
6.4.2	Vergelijking ov – auto	46
6.4.3	Vergelijking ov – fiets en lopen	48
7	Vervoercijfers en -trends Nederland	51
7.1	Openbaar vervoer	51
7.1.1	Bus, tram en metro	51
7.1.2	Trein	55
7.2	Auto	58

7.3	Fietsen en lopen	60
7.4	Vergelijking modaliteiten	61
7.4.1	Modale verdeling alle modi	61
7.4.2	Vergelijking ov – auto	61
7.4.3	Vergelijking ov – fiets en lopen	63
8	Vergelijking cijfers en trends	65
8.1	Openbaar vervoer	65
8.1.1	Bus, tram en metro	65
8.1.2	Trein	68
8.2	Auto	70
8.3	Fietsen en lopen	71
8.4	Vergelijking modaliteiten	72
8.5	Concluderend	72
9	Financiering openbaar vervoer	75
9.1	Vlaanderen	75
9.1.1	Stads- en streekvervoer	75
9.1.2	Spoorvervoer	78
9.1.3	Totaaloverzicht overheidsbijdrage Vlaanderen	78
9.2	Nederland	78
9.2.1	Stads- en streekvervoer	78
9.2.2	Spoorvervoer	81
9.2.3	Totaaloverzicht overheidsbijdrage Nederland	81
9.3	Vergelijking Vlaanderen – Nederland	82
9.4	Conclusie	85
10	Succesfactoren	87
10.1	Vlaamse succesfactoren	87
10.1.1	De overheid maakt eenduidige beleidskeuze en houdt daar aan vast	87
10.1.2	De overheid investeert in het ov	87
10.1.3	De kaart- en tariefstructuur bij De Lijn is vereenvoudigd	88
10.1.4	Het tarief wordt gebruikt als ‘verleidingsinstrument’	88
10.1.5	Goede marketing en communicatie	90
10.1.6	Een beperkt aantal lijnen draagt flink bij aan het succes	91
10.1.7	Specifieke omstandigheden	91
10.2	Collectieve tariefregelingen in Duitsland	92
	Bijlage 1: Indeling woonzones Vlaanderen	95
	Bijlage 2: Overzicht onderzoek PvE’s	97
	Bijlage 3: Gemeenten met een derdebetalersysteem	101
	Bijlage 4: Geraadpleegde bronnen	107

1 Managementsamenvatting

Het openbaar vervoer in Vlaanderen kent sinds 2000 enorme groeicijfers, en dan vooral het stads- en streekvervoer (in de periode 1995-2004 bijna een verdubbeling in het gebruik). Ook het treingebruik in Vlaanderen kende groei, zij het in mindere mate dan het stads- en streekvervoer (ruim een kwart meer gebruik in 2004 t.o.v. 1995). In deze rapportage is een beeld geschetst van de ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit in Vlaanderen, zowel beleidsmatig als cijfermatig. Deze ontwikkelingen zijn afgezet tegen de ontwikkelingen in Nederland.

Speelveld en doelstellingen

Het opdrachtgeverschap voor het stads- en streekvervoer ligt bij het Vlaams Gewest. Er is één stads- en streekvervoerder: De Lijn.¹ In Nederland is de bevoegdheid over het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd naar de decentrale overheden (provincies en Wgr⁺-gebieden) en zijn er meerdere vervoerbedrijven actief. Voor het spoor is de verdeling van bevoegdheden ongeveer gelijk, zij het dat het beheer van de infrastructuur in België pas in 2005 enigszins los is komen te staan van het vervoerbedrijf.

Niet alleen wat betreft de organisatie, ook wat betreft de beleidsdoelstellingen ten aanzien van mobiliteit verschillen Vlaanderen en Nederland van elkaar. Vlaanderen heeft een vijftal hoofddoelstellingen geformuleerd: bereikbaarheid waarborgen, iedereen de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen, verkeersveiligheid vergroten, verkeersleefbaarheid verbeteren en milieuduurzaamheid vergroten. In Nederland zijn de kernpunten zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit: betrouwbare, voorspelbare en acceptabele reistijd van deur-tot-deur, verhogen verkeersveiligheid, en faciliteren ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Wat echter interessanter is dan een vergelijking tussen de beleidsdoelstellingen is de visie op het openbaar vervoer en de wijze waarop de doelmatigheid en efficiëntie van het openbaar vervoer beoordeeld wordt. Zowel in Nederland als in Vlaanderen is de visie op openbaar vervoer breder dan een vanuit het verkeer en vervoer, zij het dat de indruk bestaat dat deze visie in Vlaanderen inmiddels in de praktijk sterker zijn uitwerking heeft gekregen dan in Nederland. Openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in het sociaal verkeer. Wat betreft het beoordelen van de doelmatigheid en efficiëntie van het ov bestond in Nederland tot de invoering van de Brede Doel Uitkering (BDU) de neiging om effectiviteit af te meten aan de kosten en kostendekkingsgraad. Nu hebben de decentrale overheden (do's) meer vrijheid. Dat heeft geleid tot een minder sterke sturing op kostendekkingsgraad, en meer op kosteneffectiviteit ('wat willen we met het ov bereiken binnen het beschikbaar budget?'). Kostendekkingsgraad als sturingmechanisme is echter nog steeds wel een belangrijke factor voor do's. In Vlaanderen hebben de beleidsmakers de afgelopen jaren de keus gemaakt te beoordelen op met name aanbod volgens normen van de basismobiliteit en daarnaast op gemiddelde bezetting- en gebruiksgraden en niet aan de hand van een puur financieel gegeven als de kostendekkingsgraad.

¹ De Lijn rijdt op dit moment 51% van het busvervoer zelf en heeft 49% van het busvervoer uitbesteed aan onderaannemers.

Ontwikkelingen en trends

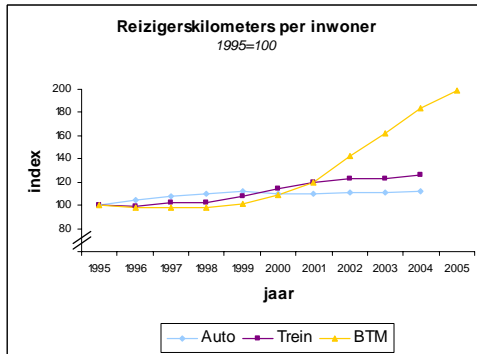
De groei in Vlaanderen werd veroorzaakt door een combinatie van factoren die vallen samen te vatten onder de noemers: eenduidig beleid, consequentie uitvoering (o.a. investeren in aanbod en tariefsverlagingen) en consequente communicatie. Door een wettelijke regeling -het Decreet op de Basismobiliteit- steeg het aanbod fors (61% meer voertuigkilometers over de periode 1995 - 2004). Dit in tegenstelling tot Nederland waar het aanbod de laatste jaren redelijk stabiel was. Uitgedrukt in voertuigkilometers per inwoner, lag in 2004 het aanbod stads- en streekvervoer in Vlaanderen op ongeveer hetzelfde niveau als in Nederland. In Vlaanderen wordt een minimumaanbod stads- en streekvervoer via Vlaamse wetgeving (afdwingbaar) gegarandeerd, in Nederland wordt dit eventueel via Programma's van Eisen van decentrale overheden geregeld. Ondanks het ontbreken van een wettelijke verplichting voldoet het aanbod stads- en streekvervoer overigens in de praktijk grotendeels aan de Vlaamse normen voor basismobiliteit.

Naast het vergroten van het aanbod zorgde de Vlaamse overheid ervoor dat de tarieven laag bleven. Sterker nog, als gevolg van allerlei cofinancieringen door ofwel het Vlaams Gewest zelf ofwel derden (lokale overheden, bedrijven, etc.) zijn de tarieven voor veel mensen nog verder verlaagd. Grote groepen reizigers reizen gratis of tegen zeer gereduceerd tarief met De Lijn. De doelstellingen die de derdebetalers hebben voor deelname aan het derdebetalerssysteem zijn divers, maar over het algemeen zijn ze breder dan het beleidsterrein van verkeer en vervoer alleen. Het feit of de doelstellingen worden behaald bleek echter niet eenduidig vast te stellen. De voor dit onderzoek benaderde derdebetalers hebben de indruk van wel, maar kunnen dit niet met gegevens onderbouwen.

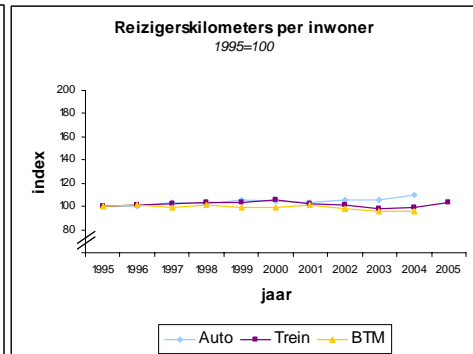
Meer aanbod en een lage prijs bleken voor velen een stimulans om het stads- en streekvervoer te gebruiken: het gebruik is de laatste jaren verdubbeld. Waar deze groei vandaan komt is niet bekend (bijv. nieuwe vraag, overstappende automobilisten, etc). De Lijn heeft op dit aspect –“welk vervoermiddel gebruikte u voorheen?”- wel deelonderzoeken verricht (o.a. onder abonnees met een Buzzy Pazz en onder mensen die hun nummerplaat hebben ingeleverd), maar volgens De Lijn en het Vlaams Gewest zijn er onvoldoende onderzoeksresultaten beschikbaar om een algemeen beeld over de herkomst van de groei te vormen.

Naast groei van het ov-gebruik constateren we sinds 2000 een vertraging van de groei van het auto-gebruik in Vlaanderen. Een causaal verband tussen die afnemende groei van het auto-gebruik enerzijds en het betere ov-aanbod en groei van het ov-gebruik anderzijds is zoals gezegd niet zonder meer te leggen, maar feit is wel dat het auto-gebruik de laatste vijf jaar minder is gegroeid dan in de vijf jaar daarvoor. Sterker nog, het aantal reizigerskilometers per inwoner afgelegd met de auto is de laatste vijf jaar niet verder gestegen, terwijl dit in Nederland wel het geval is. In onderstaande grafieken is de ontwikkeling in afgelegde reizigerskilometers per inwoner in Vlaanderen en in Nederland voor auto, trein en btm (bus, tram, metro) weergegeven.

Vlaanderen



Nederland

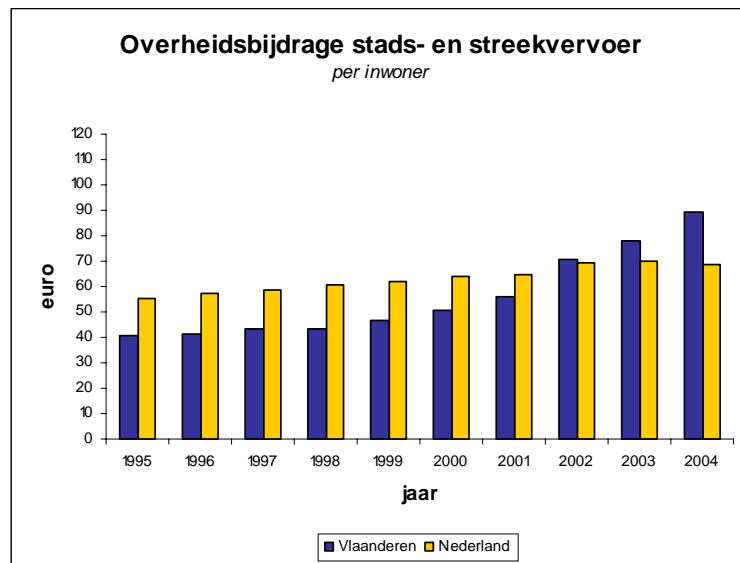


De punctualiteit van de trein ligt in Vlaanderen en in Nederland even hoog (volgens de Europese '5 minuten-norm'). Het openbaar vervoer wordt zowel in Nederland als in Vlaanderen de laatste jaren steeds positiever beoordeeld door de reizigers. De resultaten van de onderzoeken in Vlaanderen en Nederland zijn onderling echter niet goed vergelijkbaar. De toegankelijkheid van het ov (materieel, halten) zal in de komende jaren zowel in Vlaanderen als in Nederland verder toenemen.

De eventuele vooruitgang op andere doelstellingen dan die ten aanzien van het verkeer en vervoer zijn (nog) moeilijk aantoonbaar. Of er vooruitgang op is geboekt, is op dit moment meer een globale indruk cq. beleving dan dat het cijfermatig kan worden onderbouwd.

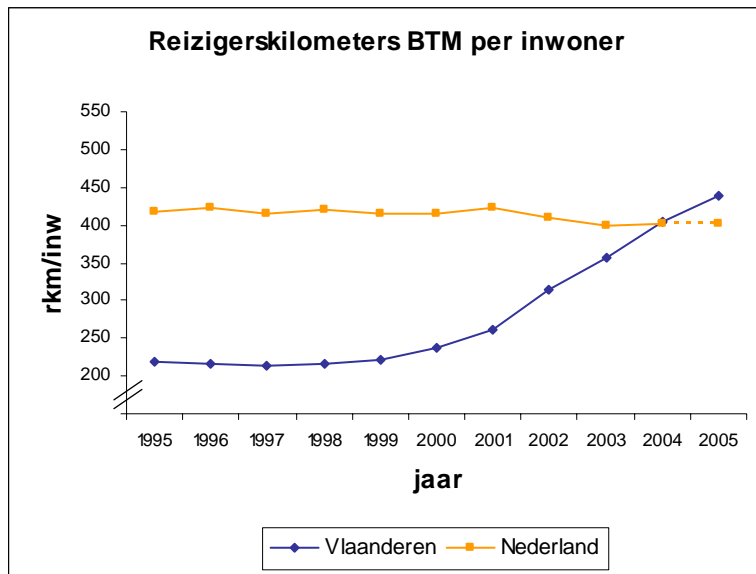
Het prijskaartje

Het beleid van het Vlaams Gewest heeft natuurlijk zijn prijskaartje. In Vlaanderen werd in 2004 door het Vlaams Gewest -na correctie voor inflatie- 86% meer geld uitgegeven aan het stads- en streekvervoer dan in 1995. De kostendekkingsgraad daalde navenant: van bijna 32% in 1995 tot ruim 19% in 2004. Per inwoner wordt in 2004 door de Vlaamse overheid ca. 30% meer uitgegeven aan het stads- en streekvervoer dan door de Nederlandse overheid, in 1995 gaf Nederland juist meer uit (zie onderstaande grafiek). Die verandering is ook niet verwonderlijk gezien de beleidskeuzes die in Vlaanderen zijn gemaakt (uitbreiding aanbod, veel groepen gratis of goedkoper ov).

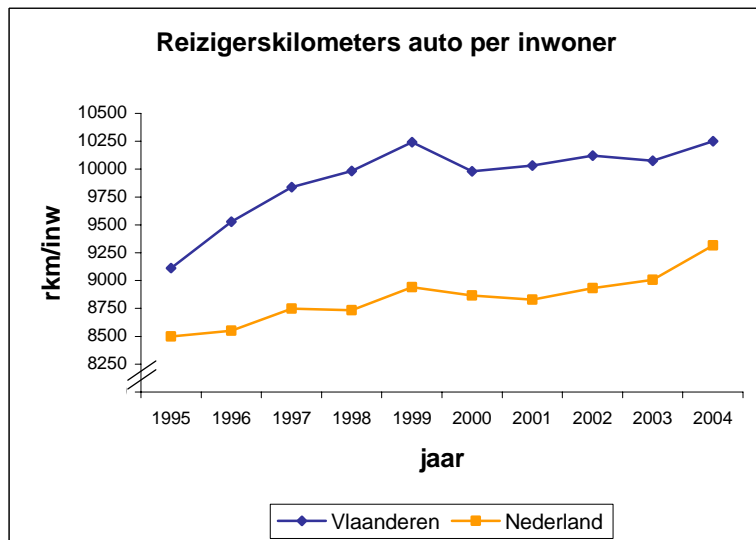


Achterstand ingehaald

Het succes van Vlaanderen wat betreft de groei van het ov-gebruik is enigszins te relativiseren indien we de vergelijking trekken met Nederland. Het blijkt dat Vlaanderen 10 jaar geleden een veel lager ov-aanbod en ov-gebruik had dan Nederland. Door de grote inhaalslag die Vlaanderen heeft gemaakt, ligt zowel het aanbod als het gebruik per inwoner in Vlaanderen en Nederland op ongeveer hetzelfde niveau. In Nederland is echter geen groei in het gebruik te zien, in Vlaanderen wel. In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het absoluut aantal afgelegde reizigerkilometers per bus, tram en metro in Vlaanderen en Nederland met elkaar vergeleken.



Ook de rem op de groei van het autogebruik in Vlaanderen moet worden gezien in de context van een (nog steeds) hoger autogebruik in Vlaanderen dan in Nederland (zie grafiek).



Het succes nader beschouwd

Interessant is dat in Vlaanderen de groei van het autogebruik afremt en dat er, ook nu de meeste maatregelen zijn ingevoerd, nog steeds groei van het ov-gebruik wordt gerealiseerd. Van belang is dan ook te blijven volgen of deze groei zich de komende jaren blijft voortzetten en daarmee de achterstand die Vlaanderen had op Nederland in het ov-gebruik in een daadwerkelijke voorsprong wordt omgezet. En als dat zo is, moet ook de belangrijkste vraag worden beantwoord: hoe komt dat dan, wat zijn de succesfactoren? Dat lijkt op dit moment een combinatie van:

- een helder en eenduidig beleid op alle overheidsniveaus;
- consequente uitvoering van dit beleid en gerichte, uitgebreide marketing daarvan en communicatie daarover;
- sterke vergroting van het aanbod;
- lage tarieven en voor grote groepen daarop nog extra kortingen, onder meer betaald door werkgevers en gemeenten;
- hoge mate van overheidsbijdrage.

Met betrekking tot de hoge mate van overheidsbijdrage moet worden opgemerkt dat dit punt naast succesfactor ook een risico is. Het stads- en streekvervoer in Vlaanderen is sterk afhankelijk van de overheidsbijdrage, veel meer nog dan in Nederland. De reizigers (inclusief de derdebetalers) dragen beduidend minder bij aan de kosten van het ov. De bestendigheid van het succes is afhankelijk van de bereidheid van de overheid in dezelfde mate te blijven investeren in het stads- en streekvervoer.²

Dat neemt niet weg dat bovenstaande factoren er samen voor gezorgd hebben dat er *schwung* zit in het openbaar vervoer in Vlaanderen, die een uitstraling heeft op het totale mobiliteitsdebat en aanpalende beleidsterreinen.

² En die bereidheid zou wel eens afhankelijk kunnen zijn van de politieke kleur van de macht, zoals afgeleid kan worden uit een toespraak van de Vlaamse liberalen op een studiedag over mobiliteit op 18 februari jongstleden [VRT teletekst, 18 februari 2006].

2 Inleiding

In Nederland vindt al geruime tijd een discussie plaats over de toekomst van het openbaar vervoer (in de huidige vorm). Daarbij wordt dikwijls over de grens richting de zuiderburen in Vlaanderen gekeken. De laatste jaren is er daar sprake van een sterke toename in het gebruik van het openbaar vervoer. In navolging van de dynamiek in het sinds 1990 naar de Gewesten gedecentraliseerde lokaal en regionaal vervoer is er de afgelopen jaren ook bij de federale spoorwegen een positieve ontwikkeling te constateren. De discussie en de daarin gebruikte argumenten zijn echter niet altijd even helder: de discussie wordt vertroebeld door het feit dat de cijfers en trends niet altijd eenduidig en waardevrij (kunnen) worden gebruikt. Daarnaast is er in Nederland niet altijd een duidelijk beeld van de beleidsdoelstellingen in Vlaanderen.

Dhr. van Hulst heeft op 4 oktober 2005 de DG Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een informatiepakket over gratis en goedkoper openbaar vervoer aangeboden en pleit daarin voor de introductie van 'gratis' openbaar vervoer in Nederland [*Dr. M. Van Hulst, Informatiepakket 'voor de gebruiker gratis' Openbaar Vervoer*]. Het pakket bevat een veelheid aan informatie, feiten, interpretaties en meningen, ook over de ontwikkelingen in Vlaanderen. Daarnaast heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer aan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een kabinetsreactie op de initiatiefnota "*Gratis*" openbaar vervoer van het lid Dijkzema van de PvdA [*2005-2006, 30 368, nr. 1 d.d. 15 november 2005*]. Deze initiatiefnota bevat een zevental voorstellen, waaronder 'gratis' openbaar vervoer voor vijf doelgroepen in Nederland. De onderbouwing van die voorstellen gebeurt mede op basis van de door de PvdA en Van Hulst geconstateerde ontwikkelingen in Vlaanderen.

De notitie van Van Hulst en de initiatiefnota van Dijkzema waren voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanleiding om TransTec te vragen om een objectief en feitelijk onderzoek te doen naar de ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit in Vlaanderen en deze ontwikkelingen af te zetten tegen Nederland. Onderhavig document is dus geen rapport over wel of geen 'gratis' openbaar vervoer, maar een analyse van cijfers, trends en ontwikkelingen.

2.1 Onderzoeksopdracht

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in samenwerking met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer aan TransTec gevraagd om een helder en objectief/feitelijk onderzoek naar de cijfers, trends, analyses en succesfactoren van het openbaar vervoer in Vlaanderen (aanbod, gebruik en kwaliteit), primair in relatie tot het autogebruik en de fileproblematiek, en secundair in relatie tot fietsen en lopen. Dit alles afgezet tegen Nederland.

Het rapport moet tevens nadrukkelijk aandacht besteden aan:

- Overheidsgelden: totale besteding (exploitatie, onderhoud en investeringen in infrastructuur) in Vlaanderen en in Nederland.
- Derdebetalers: zicht op aard en globale omvang van diverse geldstromen van Vlaamse overheden (welk niveau dan ook), bedrijven en instellingen naar het ov. Tevens zicht op de

achterliggende beleidsdoelen en de mate waarin die doelen zijn behaald.

- Ontwikkelingen in de tijd, afgezet tegen Nederland, met het onderscheid tussen 'gratis' of goedkoop ov als oorzaak, en andere oorzaken (waaronder in ieder geval basismobiliteit en ontwikkelingen in het ov-aanbod).

Het rapport moet beschikbare data en analyses op volledigheid en juistheid beoordelen, en in samenhang presenteren. De bevindingen van TransTec worden gebruikt ter verdere afhandeling van specifieke vragen die vanuit de politiek over dit onderwerp naar voren zijn gekomen.

2.2 Uitvoering van het onderzoek

Op basis van bovengenoemde opdrachtformulering is door TransTec het onderzoek verricht in een aantal stappen:

- Dataverzameling mobiliteit Vlaanderen en Nederland
- Analyse en beoordeling cijfers en trends in mobiliteit
- Verzameling gegevens mbt overheids gelden in Vlaanderen en Nederland
- Analyse en vergelijking overheids gelden
- Bestudering Vlaams beleid (basismobiliteit, derdebetalers) en vergelijking trekken met Nederlands beleid
- Succesfactoren van het openbaar vervoer in Vlaanderen en enkele andere Europese succesmaatregelen

Op 24 februari heeft er een werkbezoek plaatsgevonden bij De Lijn. Tijdens dit werkbezoek zijn onze cijfers, trends en analyses tegen het licht gehouden en is de visie van De Lijn op de ontwikkelingen in het openbaar vervoer in Vlaanderen besproken. Daarnaast heeft De Lijn ons aan recente gegevens geholpen.

Een concept van de onderzoeksrapportage is voorgelegd aan (externe) deskundigen. Die deskundigen zijn Dhr. M. van Hulten, deelnemers aan een interdepartementale werkgroep van de Nederlandse Rijksoverheid en Dhr. B. Vancraeynest (algemeen secretaris bij De Lijn). Zij hebben op 27 februari de conceptrapportage ontvangen. Op 28 februari zijn de voorlopige resultaten gepresenteerd aan de interdepartementale werkgroep. Op 2 maart is het rapport besproken met Dhr van Hulten. Ook de leden van de ambtelijke Overleggroep Openbaar Vervoer (decentrale overheden en vervoerders) zijn in de gelegenheid gesteld om als deskundigen te reageren op het conceptrapport. Verder heeft Dhr. Steels (Raadgever Mobiliteit van het Kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen) het concept van commentaar voorzien. De commentaren van de deskundigen zijn waar mogelijk en van toepassing verwerkt in de definitieve rapportage.

2.3 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 3 is het speelveld beschreven. Uitgelegd is hoe het ov georganiseerd is in Vlaanderen en in Nederland en welke beleidsdoelstellingen de verschillende overheden hebben op het gebied van mobiliteit. Het volgende hoofdstuk gaat in op een specifiek aspect in het openbaar vervoer in Vlaanderen: het 'Decreet op de Basismobiliteit'. Deze wetgeving en de uitwerking ervan is beschreven en er is

een parallel getrokken met Nederland. Hoofdstuk 5 behandelt de derdebetalers. De verschillende vormen van cofinanciering komen aan de orde. Wederom is de parallel met Nederland getrokken.

Hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7 geven de vervoerscijfers en -trends op het gebied van mobiliteit in respectievelijk Vlaanderen en Nederland. Er is zoveel mogelijk gewerkt met cijfers vanaf 1995 tot en met 2005. In een aantal gevallen was het meest recente cijfer echter nog niet voorhanden. In hoofdstuk 8 worden de cijfers en trends met elkaar vergeleken. In hoofdstuk 9 komt de financiering van het openbaar vervoer in zowel Vlaanderen als Nederland aan de orde, met name toegespitst op de overheidsgelden die naar het ov vloeien. In het laatste hoofdstuk zijn een aantal mogelijke succesfactoren die geleid hebben tot de groei van het openbaar vervoer in Vlaanderen in kaart gebracht.

3 Het speelveld

Om de in dit rapport gepresenteerde cijfers, trends en ontwikkelingen goed te kunnen begrijpen, is het belangrijk om eerst de context te kennen waarbinnen de ontwikkelingen geplaatst moeten worden.

3.1 Vlaanderen en Nederland zijn niet hetzelfde

Hoewel we dezelfde taal spreken, zijn Vlaanderen en Nederland niet hetzelfde. Er moet bij de beschouwing van de gepresenteerde cijfers en ontwikkelingen rekening gehouden worden met het verschil in kader waarin het openbaar vervoer in Nederland en Vlaanderen opereert. Een heel belangrijk verschil zit in de ruimtelijke ordening. Vlaanderen kent slechts twee grote steden (Antwerpen en Gent), een aantal regionale steden (Brugge, Leuven, Hasselt, etc.) en daarnaast kleine steden cq dorpen en buitengebied (zie ook bijlage 1). Ook kent Vlaanderen veel meer lintbebouwing dan Nederland. Naast verschillen op het gebied van ruimtelijke ordening zijn er op sociaal-economisch gebied, fiscaal gebied en in de arbeidsmarkt zijn er duidelijke verschillen. Zo is bijvoorbeeld de auto-aanschaf en het autobezit in Vlaanderen fiscaal een stuk gunstiger dan in Nederland.

3.2 De overheid

Vlaanderen maakt onderdeel uit van de Federale Staat België en heeft ruim 6 miljoen inwoners. België bestaat uit gewesten en gemeenschappen. Een gewest is een gebiedsgebonden overheid vergelijkbaar met een deelstaat. De Belgische Gewesten zijn alleen verantwoordelijk voor gebiedsgerelateerde zaken zoals ruimtelijke ordening, economie, werkgelegenheid, landbouw, openbare werken, vervoer (gedeeltelijk), etc. België kent drie gewesten: het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest. Een gemeenschap is een persoonsgebonden overheid verantwoordelijk voor zaken die direct aan mensen zijn gerelateerd zoals onderwijs, welzijn, sport, media en cultuur. België kent drie gemeenschappen: de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap en de Duitstalige Gemeenschap. De Vlaamse gemeenschap en het Vlaams gewest zijn in het verleden zowel voor de wetgevende als voor de uitvoerende macht samengevoegd: zo ontstond het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.

Op federaal niveau worden wetten uitgevaardigd. De 'wetten' van gemeenschappen en gewesten heten decreten. De gewesten en gemeenschappen kunnen binnen de hun toegekende bevoegdheden autonoom beslissen (los van de federale overheid).

Bevoegdheden met betrekking tot mobiliteit

De bevoegdheden qua mobiliteit zijn grotendeels bij de gewesten ondergebracht (o.a. gewestwegen, stads- en streekvervoer). Belangrijke restbevoegdheden van de federale regering zijn o.a. spoorwegen en regelgeving wegverkeer. De gemeenschappen hebben slechts indirect te maken met mobiliteit (bijv. een deel van het leerlingenvervoer).

In Vlaanderen zijn er dus twee opdrachtgevende overheden voor het openbaar vervoer: het Gewest (stads- en streekvervoer) en de Federale overheid (spoor). In Nederland zijn de bevoegdheden meer gedecentraliseerd. In

Nederland zijn de twaalf provincies en zeven Wgr⁺-gebieden³ opdrachtgevers voor het stads- en streekvervoer (decentrale overheden, do's). Ook voor het spoor zijn er meerdere opdrachtgevers. Er is sprake van een Hoofdrailnet en een Contractsector. Het Hoofdrailnet valt onder de verantwoordelijkheid van de landelijke overheid. Van de contractsectorlijnen is het de bedoeling dat het opdrachtgeverschap gedecentraliseerd wordt naar de do's. Dat is voor een aantal lijnen reeds gebeurd (spoorlijnen in het oosten en noorden van het land, Valleilijn, Maaslijn, etc.).

3.3 De vervoerbedrijven

In Vlaanderen is er één vervoerbedrijf voor het spoor en één voor het stads- en streekvervoer, respectievelijk de NMBS en Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. De NMBS heeft een beheerscontract met de federale verheid afgesloten voor de exploitatie op het gehele spoornet in België. Het infrabeheer is sinds 1 januari 2005 ondergebracht bij Infrabel. Infrabel maakt weliswaar onderdeel uit van de NMBS-holding (93% eigendom NMBS, 7% eigendom federale staat), maar de staat heeft een zeggenschap van 80% plus één stem.

Voor het stads- en streekvervoer is er de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. VVM De Lijn heeft vier (groepen van) aandeelhouders: lokale besturen en gemeenten, provincies, Vlaams Gewest (70%) en enkele kleinere privé-aandeelhouders. De Lijn voert de regie over al het stads- en streekvervoer en heeft daartoe in 2003 een beheersovereenkomst voor zes jaar afgesloten met het Vlaams Gewest. Een deel (op dit moment 49%) van de bus-exploitatie is via aanbesteding ondergebracht bij onderaannemers. Dit betreft het rijden van specifieke lijnen of zelfs omlopen. De onderaannemer levert bus en chauffeur, alles in de huisstijl van De Lijn. De Lijn houdt de regie. De onderaannemingscontracten vormen voor De Lijn én voor het Vlaams Gewest de benchmark waarop de efficiency van De Lijn kan worden beoordeeld.

In Nederland zijn er meerdere spoorbedrijven en meerdere stads- en streekvervoerbedrijven. De NS heeft een contract met de landelijke overheid voor de exploitatie van reizigerstreinen op het Hoofdrailnet, daarnaast zijn er tussen NS en de landelijke overheid specifieke contracten afgesloten voor bepaalde contractsectorlijnen. Voor een aantal contractsectorlijnen zijn concessieovereenkomsten gesloten tussen decentrale overheden en respectievelijk de vervoerbedrijven Arriva, Syntus en -m.i.v. december 2006-Connexxion. Het beheer van het spoor is ondergebracht bij ProRail. Voor wat betreft het stads- en streekvervoer worden concessies per gebied verleend na Europese aanbesteding. Het is volgens de Wet Personenvervoer 2000 de bedoeling dat al het stads- en streekvervoer, met uitzondering van de grote steden, in 2006 is aanbesteed. In 2005 was dit 51%. Er zijn op dit moment ongeveer 70 tot 80 concessiegebieden⁴ en meer dan 10 vervoerbedrijven.

³ De Wgr⁺-gebieden zijn te beschouwen als stadsregio's.

⁴ Het exacte aantal concessiegebieden fluctueert, doordat het geregeld voorkomt dat concessiegebieden bij een aanbesteding worden samengevoegd, danwel opgesplitst.

3.4 Beleidsdoelstellingen op gebied van mobiliteit⁵

Traditioneel is het zo dat Vlaanderen de context en ontwikkelingen in Nederland vaak als voorbeeld neemt voor het eigen beleid. Uiteraard gaat het dan niet om een één-op-één transponering, maar veel thema's uit het Nederlandse beleid komen met enige vertraging en aangepast aan de specifieke Vlaamse context vroeg of laat ook in Vlaanderen tot ontwikkeling. Goede voorbeelden hiervan op dit ogenblik zijn de toenemende positionering van het mobiliteitsbeleid als onderdeel van het economisch en bereikbaarheidsbeleid, verhoogde aandacht voor de zwakke weggebruiker, verkeersveiligheid, professionalisering van het mobiliteitsbeleid en intensieve aandacht voor de havens (vergelijk Betuwelijn met IJzeren Rijn). Uiteraard bestaan er ook grote verschillen met Nederland: de sociale functie van het openbaar vervoer en het streven naar een andere modal split ten voordele van het ov bijvoorbeeld zijn in Nederland op dit moment minder pregnante beleidsprioriteiten.⁶ Omgekeerd is sociale veiligheid in het ov in Nederland een veel sterker speerpunt dan in Vlaanderen.

De Vlaamse regering zet in op duurzame maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en om bereikbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen. Het mobiliteitsbeleid dient te voorzien in de verplaatsingsbehoeften van mensen en het efficiënt economisch functioneren van de maatschappij mogelijk te maken, en wel op zo'n manier dat voldaan wordt aan de veiligheids-, sociale-, milieu-, natuur- en gezondheidsvereisten. In het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is dit nader uitgewerkt in een vijftal doelstellingen:

- 'Bereikbaarheid': op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- 'Toegankelijkheid': op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
- 'Verkeersveiligheid': verkeersonveiligheid terugdringen.
- 'Verkeersleefbaarheid': verkeersleefbaarheid verbeteren, ook bij toenemende mobiliteit.
- 'Milieuduurzaamheid': schade aan natuur en milieu verminderen.

[Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen; VRIND 2004/2005]

Het beleid van de federale overheid kijkt traditiegetrouw meer naar Frankrijk voor inspiratie dan naar Nederland. Dit is het logische gevolg van de aanwezigheid van franstalige Belgen in de federale overheidsorganen. Goede voorbeelden van de gevolgen hiervan zijn het omvattende HST-systeem (TGV), het geplande voorstedelijke treinsysteem rond de grote steden wat geënt is op de Parijse RER, etc. Het binnenlandse treinsysteem in België zoekt dan weer een evenwicht tussen de Noord-Europese aanpak van aanbodgerichte klokvastе verbindingen en het Zuid-Europese systeem van vraaggerichte treinen in onregelmatige patronen. Overigens kijken met name de Vlaamse geledingen van het federaal overheidsbestel ook steevast naar Nederland als voorbeeld, hoewel dit fenomeen in de voorbije jaren afgenomen is.

⁵ Geraadpleegde bronnen: Federaal Regeerakkoord 2003, Regeerakkoord 2004-2009 Vlaamse regering, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (Vlaanderen), Nota Mobiliteit (Nederland).

⁶ Dit is zo op landelijk niveau. Op het niveau van do's is het beeld heel divers.

In Nederland wordt met de vorig jaar verschenen en op 21 februari 2006 van kracht geworden Nota Mobiliteit de nadruk gelegd op de volgende aspecten in het mobiliteitsbeleid:

- betrouwbare, voorspelbare en acceptabele reistijd van deur-tot-deur;
- verhogen verkeersveiligheid;
- faciliteren ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

De Nota Mobiliteit geeft aan dat provincies en Wgr⁺-regio's voor het regionaal ov⁷ maatregelen nemen en middelen ter beschikking stellen met het doel om:

- ov een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken;
- maatwerk te leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen;
- goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken;
- ov zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu.

[Deel III Kabinetsstandpunt, 2 september 2005]

De (hulp-)middelen om die ov-doelen te bereiken zijn op hun beurt:

- inzetten waar effect het grootst;
- kwaliteit afstemmen op gebruikers;
- soepele overstappen tussen de verschillende netwerken;
- netwerkanalyses.

[Nota Mobiliteit]

Wat belangrijk is op te merken bij het naast elkaar zetten van de beleidsdoelstellingen is dat in Vlaanderen de afgelopen jaren de beleidsmakers de keus hebben gemaakt het ov te beoordelen op met name aanbod volgens normen van de basismobiliteit en daarnaast op gemiddelde bezetting- en gebruiksgraden en niet alleen aan de hand van een financieel gegeven als de kostendekkingsgraad. Vlaanderen hecht een groot belang aan de sociale en maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. In Nederland is dit ook wel zo, maar lijkt de neiging sterker om te kijken naar kostendekkingsgraad en het ov in te zetten daar waar het het meest effectief is.⁸

⁷ Het regionaal ov bevat elke vorm van openbaar vervoer (dus inclusief de Regiotaxi) behalve het vervoer per trein op het hoofdrailnet.

⁸ Een strakke sturing op kostendekkingsgraad is door het Rijk met de invoering van de Brede Doel Uitkering (BDU) losgelaten. In hoeverre de do's nog sterk sturen op kostendekkingsgraad is onbekend, maar de indruk bestaat dat dit nog steeds een belangrijke indicator is. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de aanbesteding ov Limburg, waarbij kostendekkingsgraad zelfs één van de gunningscriteria is.

4 Decreet op basismobiliteit

Vanuit de notie van bereikbaarheid en het recht van iedere persoon om van het minimum aan openbaar vervoer te genieten, net zoals iedereen recht heeft op minimum huisvesting, op minimum aan geneeskundige verzorging, minimum inkomen, etc. is in Vlaanderen op 20 april 2001 een wet aangenomen die dit recht garandeert: Het 'Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen', beter bekend als het Decreet op de Basismobiliteit. In dit decreet, dat is geoperationaliseerd in een zevental Besluiten waarvan het Besluit op de Basismobiliteit van 20 november 2002 en het Besluit Netmanagement van 24 januari 2003 voor het ov de belangrijkste zijn, worden minimumeisen gesteld aan het aanbod van het ov (frequentie, bedieningsperiode en afstand tot halte) en wordt uitgewerkt hoe het ov-netwerk na invulling van dit minimumaanbod verder geoptimaliseerd en onderhouden moet worden. In dit hoofdstuk staat de inhoud van het decreet en de directe gevolgen daarvan nader beschreven.

4.1 Basismobiliteit

De basismobiliteit is zoals gezegd nader geoperationaliseerd in het Besluit op de basismobiliteit (20 november 2002). In dit besluit zijn normen voor het ov-aanbod in Vlaanderen opgenomen en is beschreven hoe dit ingevoerd gaat worden.

4.1.1 Normen voor het minimumaanbod

Gebieden ¹	Afstand tot halte ²	Spits ³		Dal ⁴		Weekend ⁵	
		Freq.	Interval	Freq.	Interval	Freq.	Interval
Grootstedelijk	500 m.	5	15'	4	20'	3	30'
Stedelijk	500 m.	4	20'	3	30'	2	40'
Randstedelijk	650 m.	3	30'	2	40'	1	75'
Kleinstedelijk	650 m.	3	30'	2	40'	1	75'
Buitengebieden	750 m.	2	40'	1	75'	½	140'

¹ voor toedeling woonzones aan gebieden, zie bijlage 1.

² in vogelvlucht.

³ spits: van maandag tot vrijdag, met uitzondering van wettelijke feestdagen, tussen 06.00-09.00 en 16.00-19.00 uur.

⁴ dal: van maandag tot vrijdag, met uitzondering van wettelijke feestdagen, tussen 09.00-16.00 en 19.00-21.00 uur.

⁵ weekend: zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tussen 08.00-23.00 uur.

[Bron: Decreet Basismobiliteit en Besluit Basismobiliteit]

De genoemde normen gelden alleen voor woonzones. Woonzones zijn gedefinieerd als "een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen" [Decreet Basismobiliteit, art.2]. In bijlage 1 is een totaaloverzicht gegeven van welke gemeenten tot welk soort gebied behoort. Binnen een gemeente kunnen er delen voorkomen die woonzone zijn en delen die geen woonzone zijn. De indeling is gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In het RSV is een concept-indeling in ruimtelijk gebieden gemaakt. Het afbakeningsproces is in volle gang. De afbakeningen die gebruikt zijn bij de invoering van het Decreet Basismobiliteit zijn derhalve voorlopige afbakeningen. Om een indruk te geven hieronder een aantal voorbeeldsteden per gebied:

- Grootstedelijk: Antwerpen, Gent (inwonertal boven de 120.000).
- Stedelijk: bijv. Brugge, Hasselt, Kortrijk (grootweg inwonertal tussen de 40.000 en 120.000).
- Randstedelijk: woonzones die aan de rand van een (groot)stedelijk gebied liggen (bijvoorbeeld buitenwijken Antwerpen).
- Kleinstedelijk: bijv. Blankenberge, Maasmechelen, Oudenaarde, Mol (grootweg inwonertal tussen de 12.000 en 40.000).
- Buitengebied: die woonzones die niet vallen onder een van de stedelijke gebieden.

4.1.2 Invoering van de basismobiliteit

Het minimumaanbod mag ingevuld worden met alle vormen van openbaar vervoer, met dien verstande dat het lijngebonden dient te zijn.⁹ Van belbus tot TGV dus.¹⁰ Er wordt een uitzondering gemaakt. Tijdens spitsuren mag in grootstedelijke en stedelijke gebieden de basismobiliteit niet met vraagafhankelijk vervoer worden ingevuld [*Decreet art.6, par.2, Besluit art.2, par.2*].

Om aan de normen van de basismobiliteit te voldoen moest het ov-aanbod op veel plaatsen fors worden uitgebreid. Dat dat is gebeurd, is goed te zien aan de ontwikkeling in het aantal voertuigkilometers per inwoner (zie paragraaf 6.1.1). De invoering van de basismobiliteit vindt plaats op basis van een prioriteitenlijst die jaarlijks vastgesteld wordt. De mate waarin het aanwezige aanbod in een gemeente afwijkt van de normen voor het minimumaanbod van de gebieden in kwestie, geeft aan elke gemeente een prioriteit of plaats op de prioriteitenlijst, waarbij de gemeente waarvan het aanwezige aanbod het meest afwijkt van de normen voor het minimumaanbod de hoogste prioriteit krijgt en de gemeente waarvan het aanwezige aanbod het minst afwijkt van de normen voor het minimumaanbod de laagste prioriteit krijgt.

Op het moment dat het Decreet werd uitgevaardigd in 2001 voldeed het ov-aanbod in 55% van de woonzones in Vlaanderen aan de normen voor de basismobiliteit. Momenteel is de norm voor basismobiliteit in circa 80% van de woonzones gerealiseerd. De verwachting is dat op 1 januari 2007, het moment dat de basismobiliteit in heel Vlaanderen ingevoerd moet zijn, dit voor 90% het geval zal zijn [*Meer en beter openbaar vervoer, beleidsvisie van Vlaams minister van Mobiliteit, 19 september 2005, p.9*].

4.1.3 Compensatie

Zodra een gemeente voldoet aan de basismobiliteit, ontstaat het recht op compensatie. Dat houdt in dat als er aan de normen voor het minimumaanbod niet is voldaan, een benadeelde in principe recht heeft op een vergoeding van gemaakte taxikosten [*Besluit art.10 en art.11*]. In de praktijk is het nog niet voorgekomen dat iemand gebruik heeft gemaakt van deze regeling [*interview De Lijn d.d. 24 februari 2006*].

⁹ Dit wordt 'geregeld vervoer' genoemd: "stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf gestelde halteplaatsen reizigers worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer" [*Decreet Basismobiliteit, art.2*].

¹⁰ Overigens is de bijdrage van de trein aan de basismobiliteit minimaal. Immers, de norm op afstanden tot de halte heeft tot gevolg dat de treinbediening maar voor een kleine groep

4.2 Netmanagement

De basismobiliteit is een aanbodsmode. Met de invoering van de basismobiliteit wordt het ov-aanbod verhoogd. Maar alleen verhogen van het aanbod garandeert geen efficiënt en doelmatig ov. Er moet ook gekeken worden naar aspecten als kwaliteit van het aanbod, structuur ov-netwerk, snelheid, doorstroming, verknoping, exploitatiekeuze (belbus – TGV), etc. Onderhoud en optimalisatie van het ov-netwerk is in het Decreet opgelegd als het 'netmanagement'. Zodra aan de basismobiliteit is voldaan, gaat deze tweede fase in (vanaf 2007). Het Decreet verplicht VVM De Lijn tot het opstellen van het zogenaamde 'netmanagement', wat nader uitgewerkt is in het Besluit Netmanagement van 24 januari 2003 [*Decreet Basismobiliteit en Besluit Netmanagement*]. Naast het uitvoeren van de principes van de basismobiliteit heeft het netmanagement meer algemeen de doelmatige en efficiënte organisatie van het ov tot doel. Er moet maximaal tegemoet worden gekomen aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. Hierbij moeten zij vanzelfsprekend rekening houden met het ov-aanbod van andere vervoerders (bijvoorbeeld NMBS).¹¹

Vlaanderen is in het kader van het netmanagement opgedeeld in 13 vervoergebieden. De Lijn moet periodiek per vervoergebied analyses verrichten. Aspecten die onderdeel uitmaken van het netmanagement zijn:

- Aanbod afstemmen op vraag (potentieelonderzoeken)
- Selectie minimum te bedienen attractiepolen
- Keuze exploitatievorm
- Selectie reisweg
- Bedieningsniveau
- Comfort
- Commerciële snelheid
- Halte-infrastructuur
- Informatieverschaffing

In het Besluit Netmanagement zijn streefwaarden opgenomen voor de commerciële snelheid, de frequentie en de Vf-factor (reistijdverhouding auto – ov). De gemiddelde Vf-factor voor het gehele ov is vastgesteld op 1,3 (deur-tot-deur reistijd). Dit cijfer is per ov-product nader gedifferentieerd (zie onderstaande tabel).

mensen bijdraagt aan de basismobiliteit. Daarnaast zijn stations vaak knooppunten in vervoer en worden dus ook door (veel) bussen bediend.

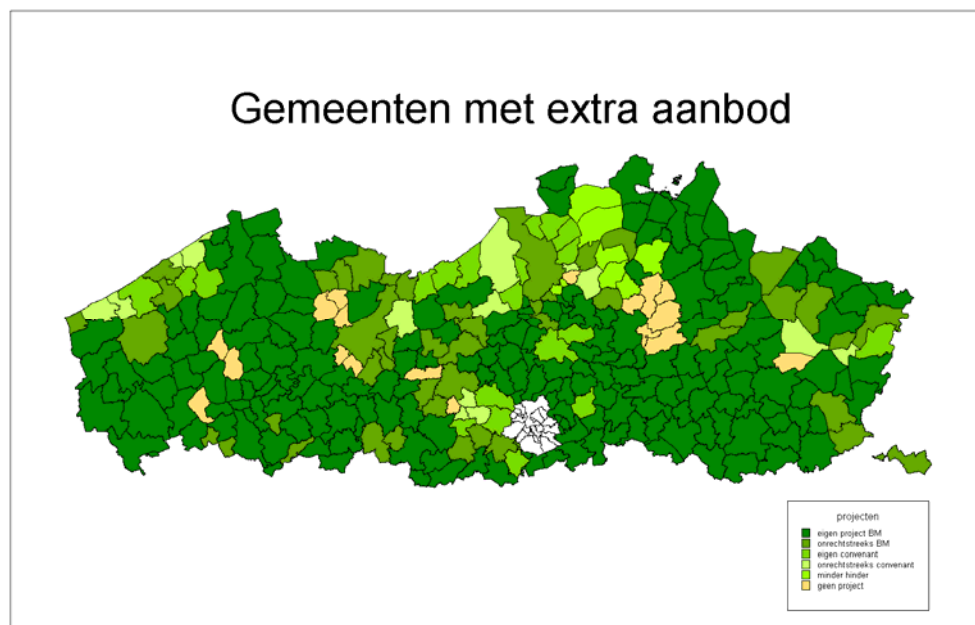
¹¹ Dit laatste kan potentieel nog tot problemen leiden. Immers, volgens het netmanagement zijn bepaalde verbindingen tussen plaatsen voorgeschreven, Indien de NMBS eventueel verbindingen opheft, zou in theorie De Lijn in dat gat moeten springen. Dit risico wordt grotendeels ondervangen doordat altijd eerst een potentieel-onderzoek wordt verricht [*interview De Lijn d.d. 24 februari 2006*].

Schaal	Voorbeeld van product	Streefsnelheid ¹ (km/h)	Streeffrequentie (spits)	Vf-factor
Internationaal	HST	>150	2	0,9
Interstedelijk	IC+	>120	3	0,9
	IC	>80	4	1,1
Interregionaal	IR (sneltrain)	>60	3	1,6
	Snelbus	>50	3	1,6
Regionaal	L (stoptrein)	>45	3	1,6
	Verbindend streek	>35	3	1,6
Lokaal	Stamlijnen	>25	6	1,2
	Verbindend stad	>25	3	1,2
	Ontsluitend streek	>25	2	1,8
	Ontsluitend stad	>20	3	1,8

¹ Snelheid is gedefinieerd als de dienstregelingsdure gedeeld door de werkelijke afstand
 [Bron: Besluit Netmanagement en Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen]

4.3 Gevolgen voor mobiliteit

Ten gevolge van het Decreet op de Basismobiliteit is het aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen de afgelopen jaren sterk gestegen. Op onderstaande kaart is te zien welke gemeenten in Vlaanderen de afgelopen 8 jaar extra aanbod aan ov hebben gekregen. In hoofdstuk 7 zijn de vervoercijfers en – trends voor de afgelopen jaren in Vlaanderen gepresenteerd.



[Bron: Meer en beter openbaar vervoer, Beleidsvisie van Vlaams minister van Mobiliteit, 19 september 2005]

Het streven om dat de basismobiliteit op 1 januari 2007 in heel Vlaanderen is ingevoerd wordt waarschijnlijk niet gehaald. De teller zal naar verwachting blijven steken op zo'n 90%.

4.4 Basismobiliteit in Nederland

In Nederland kennen we geen dergelijke wet die voorziet in een basisaanbod van openbaar vervoer voor iedereen. Als we echter verder kijken dan

wetgeving alleen en de praktijk in ogenschouw nemen vallen twee zaken op: op veel plaatsen wordt in Nederland voldaan aan de 'Vlaamse normen' en het feit dat de Nederlandse wetgever geen basismobiliteit garandeert wil niet zeggen dat er op dat gebied geen eisen worden gesteld door de (decentrale) overheid. In het kader van deze studie zijn twee zaken nader beschouwd:

- de analyse van het Nederlandse ov-aanbod vanuit de 'Vlaamse normen';
- analyse van eisen gesteld door decentrale overheden (do's).

4.4.1 'Vlaamse normen' in Nederland

Het NEA heeft eind 2005 op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzocht hoe verschillende soorten gebieden in Nederland zouden scoren indien de Vlaamse normen voor de basismobiliteit voor Nederland zouden worden gehanteerd [*NEA, Hoe staat het met de basismobiliteit in Nederland?, 2005*]. Gekeken is naar drie verschillende concessiegebieden, met ieder een verschillende verstedelijkingsgraad:

- een verstedelijkt gebied: Amsterdam en omstreken
- een landelijk gebied: Friesland
- een gebied ertussenin: Knooppunt Arnhem-Nijmegen en omstreken

Indien zowel het lijngebonden halte-halte vervoer als het CVV wordt meegenomen bij het bepalen van het minimumaanbod¹² en de normen vertaald worden naar het Nederlandse verplaatsingspatroon¹³, ontstaat het volgende beeld voor de drie gebieden:

- 94% van de inwoners in Amsterdam en omstreken;
- 95% in het gebied Arnhem-Nijmegen
- 79% in Friesland

Op basis van bovenstaande cijfers kan de conclusie getrokken worden dat in de drie gekozen Nederlandse gebieden, welke representatief zijn voor de spreiding in de verstedelijkingsgraad in Nederland, voor een groot deel voldaan wordt aan de Vlaamse normen.

4.4.2 Eisen van decentrale overheden

Geconstateerd is dat de landelijke overheid in Nederland geen eisen stelt aan het basisvoorzieningsniveau. Dat past ook niet binnen de taakverdeling zoals we die in Nederland hebben vormgegeven. Decentrale overheden (do's) zijn verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer. Do's kunnen eisen stellen aan het ov-aanbod. Dat kunnen ze doen in de Programma's van Eisen (PvE's) en bestekken. In het kader van deze studie zijn 30 PvE's bestudeerd op de aspecten waarvoor in Vlaanderen in het kader van de basismobiliteit minimumeisen worden gesteld: frequentie, bedieningsperiode en afstand tot halte.¹⁴ Het blijkt dat in 25 van de 30 gevallen eisen aan bovenstaande zaken worden gesteld. Van deze 25 zijn er drie die vrij algemene eisen stellen. Het KAN stelt de huidige dienstregeling als uitgangspunt. Gezien het feit dat in de

¹² In Vlaanderen bestaat een dergelijk systeem niet in de mate zoals wij het in Nederland kennen. Vlaanderen kent net als Nederland wel belbussen, maar dit is niet hetzelfde als CVV. CVV wordt in Nederland steeds meer als alternatief voor regulier openbaar vervoer beschouwd. Het maakt onderdeel uit van het aanbod aan collectieve vervoerdiensten.

¹³ De ochtendspits begint in Vlaanderen namelijk naar Nederlandse begrippen vroeg (6.00 uur), terwijl de avondspits laat eindigt (19.00 uur). Dat heeft onder andere te maken met het feit dat in Vlaanderen lange middagpauze wordt gehouden (warme lunch). De normen zijn door NEA vertaald naar meer 'Nederlandse maatstaven', dwz ochtendspits van 7.00 tot 9.00 uur en avondspits van 16.00 tot 18.00 uur. Normen voor afstanden tot halte zijn ongewijzigd.

¹⁴ Er is gekozen voor deze 30 PvE's omdat dat de PvE's zijn die KpVV tot zijn beschikking heeft.

vorige paragraaf bleek dat deze dienstregeling voldeed aan de normen voor basismobiliteit, kan geconcludeerd worden dat het KAN dus eisen stelt op minimaal basismobiliteitsniveau. In twee PvE's worden algemene eisen op basis van dru's gesteld (Groningen-Groningen-Drenthe (GGD) en Rijn-Bollenstreek/Midden-Holland). Bij de overige 22 PvE's worden specifiek eisen gesteld aan bedieningsperiode en frequenties. De hoogte van de eisen varieert, maar komen grotendeels overeen met de eisen zoals die in Vlaanderen worden gesteld. Eisen aan afstanden tot de halte zijn in Nederland veel minder wijd verbreid. Aan de afstanden tot de halte worden veel minder vaak eisen gesteld. In bijlage 2 is het complete overzicht opgenomen.

Concluderend kan gesteld worden dat in de meerderheid van de PvE's eisen worden gesteld aan de frequenties en de bedieningsperiode (25 van de 30 bestudeerde PvE's). Aan afstanden tot halte worden veel minder vaak eisen gesteld door decentrale overheden.

4.4.3 Voldoet Nederland aan basismobiliteit?

Op basis van de bestudering van het aanbod in Amsterdam en omstreken, Arnhem-Nijmegen en omstreken en Friesland en de bestudering van een aantal Programma's van Eisen kan geconcludeerd worden dat in de praktijk in Nederland veelal voldaan wordt aan de Vlaamse normen voor basismobiliteit. Enerzijds omdat decentrale overheden in Nederland vaak wel degelijk eisen stellen aan minimum frequenties en minimale bedieningsperiodes. Anderzijds omdat het aanbod in praktijk 'vanzelf' blijkt te voldoen aan de Vlaamse normen. Niet vergeten mag worden dat het ov-aanbod in Nederland traditioneel al groter was dan in Vlaanderen. Dat blijkt onder andere uit de ontwikkeling in voertuigkilometers per inwoners in de afgelopen jaren (zie paragrafen 6.1.1 voor Vlaanderen, 7.1.1 voor Nederland en 8.1.1 voor de vergelijking). In Nederland wordt dus via een heel andere weg een ten minste vergelijkbaar mobiliteitsniveau aangeboden als in Vlaanderen op dit moment. Een duidelijk verschil met Vlaanderen is wel dat de basismobiliteit in Vlaanderen een recht is, dat wettelijk en afdwingbaar is vastgelegd.

4.5 Netmanagement in Nederland

In Vlaanderen begint pas *na* de invoering van de basismobiliteit de volgende fase: het netmanagement. Vlaanderen is in het kader van het netmanagement zoals gezegd opgedeeld in 13 vervoergebieden en De Lijn moet periodiek per vervoergebied analyses verrichten. Aspecten die onderdeel uitmaken van het netmanagement zijn:

- Aanbod afstemmen op vraag
- Selectie minimum te bedienen attractiepolen
- Keuze exploitatievorm
- Selectie reisweg
- Bedieningsniveau
- Comfort
- Commerciële snelheid
- Halte-infrastructuur
- Informatieverschaffing

De fase van netmanagement is 'officieel' in Vlaanderen nog niet begonnen, al wil dit natuurlijk niet zeggen dat er op dit moment niet al aan gewerkt wordt. Tegelijk met de invoering van de basismobiliteit is en wordt al werkende weg invulling gegeven aan het netmanagement.

In Nederland zien we ontwikkelingen die vergelijkbaar zijn met het netmanagement in Vlaanderen. Afhankelijk van waar na een aanbesteding de ontwikkelfunctie wordt gelegd, bij de vervoerder of bij de opdrachtverlenende overheid, is er per concessiegebied in meer of mindere mate sprake van 'netmanagement'. De mate waarin er vrijheid wordt gegeven aan de vervoerder om het ov-netwerk naar eigen inzicht optimaal in te richten verschilt nogal van concessie tot concessie. Sommige overheden trekken de ontwikkelfunctie sterk naar zich toe (bijvoorbeeld provincies Groningen en Drenthe (GGD) en provincie Noord-Brabant), terwijl in andere gebieden de vervoerder de 'vrije hand' wordt gegeven (zoals in Limburg). Weer andere overheden vinden het voldoende wanneer een aantal jaren lang dezelfde dienstregeling wordt gereden. Over het algemeen kan echter gesteld worden dat er in Nederland op veel vlakken van wat in Vlaanderen netmanagement wordt genoemd binnen de concessies invulling wordt gegeven.

5 Tarieven en derdebetalersysteem

Vlaanderen kent een zogenaamd 'derdebetalersysteem'. Een derdebetalersysteem is een (lokale) overheid of een andere derde (bedrijf, school, etc.) die (een deel van) de prijs die de reiziger normaal zou betalen voor zijn rekening neemt. De reiziger reist daardoor gratis of goedkoper. Het meest bekende voorbeeld daarvan is Hasselt, waar sinds 1997 een nultarief wordt gehanteerd. Maar er zijn nog meer derdebetalers in Vlaanderen.

Naast het derdebetalersysteem springt ook het Vlaams Gewest bij in de vervoerskosten (door voor verschillende doelgroepen het stads- en streekvervoer gratis dan wel goedkoper te maken). Deze aparte categorie wordt behandeld in paragraaf 5.4.

Naast het derdebetalersysteem in Vlaanderen zijn er op federaal niveau allerlei regelingen die de trein gratis of goedkoper maken voor bepaalde doelgroepen. Deze regelingen zijn behandeld in paragraaf 5.5.

Om het derdebetalersysteem goed te kunnen begrijpen is eerst een overzicht van de kaartsoorten en tarieven bij De Lijn gegeven.

5.1 Kaartsoorten en tarieven De Lijn

De Lijn kent vier kaartsoorten:

- 'biljet'
- 'lijnkaart'
- 'dagpas'
- 'netabonnement'

Een biljet is een éénritkaart. Daarnaast zijn er groepsbiljetten voor groepen van vijf tot 44 personen. Een lijnkaart is een magneetkaart met een bepaalde waarde, die bij elke rit ontwaard dient te worden (in principe vergelijkbaar met de Nederlandse strippenkaart).¹⁵ Een dagpas is een kaart voor het gehele ov, geldig op één, drie of zeven dagen. Een netabonnement ten slotte is een abonnement voor het gehele ov-netwerk van De Lijn. Netabonnementen zijn er in vier verschijningsvormen: de Buzzy Pazz voor jongen tot 24 jaar, de Omnipas voor de leeftijd van 25-59 jaar, de Omnipas voor de leeftijd 60-64 jaar en de Omnipas 65+.

De bijbehorende tarieven (pp. 2005) zijn weergegeven in onderstaande tabel.

¹⁵ Een lijnkaart is dus -anders dan de naam doet vermoeden- geen kaart voor één bepaalde lijn, maar een kaart voor 'De Lijn'.

Kaartsoort	Tarief
Biljet	€ 1,00 - € 3,00 (1 zone of stad - 6 zones en meer) € 0,60 - € 1,60 (groepsbiljet)
Lijnskaart	€ 0,75 - € 2,25 (1 zone of stad - 6 zones en meer) € 0,60 - € 1,80 (kortingstarief voor doelgroepen)
Dagpas	€ 3,00 (stad) € 1,00 (kind hele net) € 5,00 (1 dag hele net) € 7,50 (3 dagen hele net) € 10,00 (7 dagen)
Netabonnement	€ 149,90 (Buzzy Pazz 1 jaar) € 190,30 (Omnipas 25-59) € 167,20 (Omnipas 60-64) gratis (Omnipas 65*)

[Bron: De Lijn, folder 'Tarieven']

Tarieven in Vlaanderen een stuk lager dan in Nederland en Duitsland

Belangrijk op te merken is dat de tarieven in Vlaanderen een stuk lager liggen dan in Nederland en in Duitsland (Mannheim). Ter illustratie is in onderstaande tabel een vergelijking gemaakt van de tarieven in Amsterdam, Mannheim en Antwerpen. De tarieven in Amsterdam variëren, omdat Amsterdam is opgedeeld in meerdere zones. Antwerpen en Mannheim bestaan uit één zone.

Ticketsoort/gebied	Amsterdam	Mannheim	Antwerpen
Enkele rit door de stad (voertuigtarief)	€ 1,60 à 4,00	€ 2,00	€ 1,00
Prijs per rit bij meerrittentarief	€ 0,90 à 2,25	€ 1,76	€ 0,75
Maandabonnement volwassene	€ 35,10 à 117,80	€ 49,00	€ 24,50
Jaarabonnement volwassene	€ 351,00 à 1178,00	€ 492,00	€ 190,30
Dagkaart	€ 6,30	€ 5,00	€ 5,00

5.2 Derdebetalersysteem

Deze regeling kent drie types en in totaal zes verschijningsvormen. Contracten worden hierbij afgesloten tussen de derdebetaler en De Lijn. Een derdebetaler kan zowel een lokale overheid als een werkgever zijn. Een contract heeft een looptijd van minimaal één jaar.

Type A is voor zowel lokale overheden als werkgevers beschikbaar en kent één verschijningsvorm:

1. **Cofinanciering netabonnementen:** de derdebetaler neemt een percentage van de kostprijs van een netabonnement voor zijn rekening (gemeenten (tbv inwoners): 25%-100%; werkgevers: wettelijk verplicht minimaal 60%, facultatief tot 100%¹⁶; overheid als werkgever minimaal 80%). Facturatie geschiedt per afgenomen netabonnement.

Type B is voorbehouden voor lokale overheden en kent vier verschijningsvormen:

¹⁶ Indien werkgevers meedoen aan deze regeling is er in de praktijk meestal sprake van 100% financiering van de abonnementen [opgave De Lijn].

2. **Cofinanciering lijnkaarten:** de derdebetaler biedt lijnkaarten tegen een verlaagde prijs en betaalt het verschil tussen het normale tarief en de verlaagde prijs. Kaarten verkrijgbaar op voertuig en in voorverkoop. Facturatie geschiedt achteraf op basis van gebruik. Alle reizigers binnen gemeente kunnen gebruik maken van 'korting'.
3. **Cofinanciering biljetten:** een reiziger kan een bepaalde verplaatsing maken tegen een verlaagd tarief; de derdebetaler betaalt het verschil tussen het normale tarief en de prijs die de reiziger voor zijn verplaatsing heeft betaald. Facturatie geschiedt achteraf op basis van gebruik. Alle reizigers binnen gemeente kunnen gebruik maken van 'korting'.
4. **Volledige financiering netabonnement:** de derdebetaler betaalt voor alle inwoners van een bepaalde leeftijdscategorie een volledig abonnement voor heel Vlaanderen. Alle inwoners uit die groep krijgen het abonnement automatisch thuisgestuurd. Facturatie geschiedt vooraf op basis van een bepaald bedrag per leeftijdscategorie maal het totaal aantal inwoners van de gemeente.
5. **Volledig gratis ov:** de derdebetaler betaalt voor volledig gratis openbaar vervoer voor iedereen binnen de gemeentegrenzen, eventueel beperkt tot bepaalde dagen en/of periodes. Er wordt een forfaitaire prijs gerekend. Alle reizigers binnen gemeente kunnen 'gratis' reizen.

Type C is voorbehouden voor werkgevers en kent één verschijningsvorm:¹⁷

6. **Volledige financiering netabonnement (3W extra):** een bedrijf betaalt voor alle werknemers van ten minste één vestiging de volledige prijs van een netabonnement voor de werknemer. De partner krijgt dan een gratis abonnement.

Gebruik derdebetalersysteem

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de gemeenten die meedoen aan het derdebetalersysteem en welke vorm zij daarbij hebben gekozen (stand 1 februari 2006). De mate waarin gebruik wordt gemaakt van de verschillende vormen van het derdebetalersysteem in de jaren 2003, 2004 en 2005 is weergegeven in onderstaande tabel.

Voor de meeste vormen is een toename in het gebruik te zien, met uitzondering van vorm 5 (volledig gratis ov). Het meest bekende voorbeeld voor vorm 5 is de gemeente Hasselt.¹⁸ Daarnaast geldt het nultarief ook in de gemeente Lede. In Gent is het beperkt tot gratis laatavondvervoer op vrijdag- en zaterdagavond en in Sint-Niklaas tot zaterdag. Tot 2005 had de gemeente Ronse ook gekozen voor vorm 5. Dit werd echter te duur en daarom heeft deze gemeente ervoor gekozen om het beschikbare budget via vorm 1 in te zetten (75% tussenkomst abonnementen). Voor vorm 4 lijkt er een afname te zien. Dit is volgens De Lijn echter niet het geval: alleen het aantal registraties daalt (minder 'registratiediscipline' bij de jongeren).

¹⁷ Type C (3W-Extra) wordt binnenkort wellicht afgeschaft en vervangen door een nieuw product [interview De Lijn, dd 24 februari 2006].

¹⁸ In Hasselt is er overigens wel specifieke voorwaarde gesteld: op de stadslijnen reist iedereen gratis, maar op de streeklijnen alleen de inwoners van de gemeente Hasselt.

Type	Vorm	Jaar	Gebruik
Type A	1a. Cofinanciering netabbonnement gemeenten	2003	23 gemeenten, 17.875 abon.
		2004	33 gemeenten, 22.295 abon.
		2005	43 gemeenten, 31.268 abon.
	1b. Cofinanciering netabbonnement werkgevers	2003	7.418 abon.
		2004	9.462 abon.
		2005	11.047 abon.
Type B	2. Cofinanciering lijnkaarten	2003	688.689 ritten
		2004	726.224 ritten
		2005	990.564 ritten
	3. Cofinanciering biljetten	2003	1.988.214 ritten
		2004	2.294.474 ritten
		2005	2.944.381 ritten
	4. Volledige financiering netabbonnement	2003	34 gemeenten, 1.448.808 ritten
		2004	35 gemeenten, 1.346.599 ritten
		2005	35 gemeenten, 1.306.649 ritten
	5. Volledig gratis ov	2003	4.507.757 ritten
		2004	4.678.730 ritten
		2005	4.412.370 ritten
Type C	6. Volledige financiering netabbonnement (3W-Extra)	2004	20 werkgevers

[Bron: De Lijn]

Uit bovenstaande gegevens kan worden berekend dat in 2005 ca. 10% van het totaal aantal ritten werd medegefinancierd door een derdebetaler.¹⁹ Dit getal is exclusief type C (3W/Extra) en de derdebetalersregelingen van het Vlaams Gewest, die beschreven zijn in paragraaf 5.4 (zoals gratis ov voor alle 65+-ers). Het gaat puur over de lokale overheid of werkgevers als derdebetaler (type A en B).

De geldstromen van het derdebetalerssysteem zijn niet duidelijk in kaart te brengen, aangezien alleen de geldstromen die gemoeid zijn met cofinanciering van abonnementen zijn opgenomen onder de totaalpost 'abonnementen'. De cofinanciering op biljetten, lijnkaarten en volledig gratis ov (vorm 2, 3 en 5) zijn wel als aparte deelpost opgenomen in de totale vervoerinkomsten (€ 110,6 mln in 2004). Die maken ca 4,2% van het totaal aan vervoerinkomsten in 2004 uit. Het grootste deel van het derdebetalerssysteem zit echter in cofinanciering van abonnementen.

Van Hasselt is bekend dat het gratis ov in de stad de gemeente jaarlijks € 1,4 mln kost; dat is ca 1 procent van het gemeentebudget [Dirks, Gratis openbaar vervoer is geen luchtkasteel, het bestaat echt, 11 februari 2006].

5.3 Beleidsdoelstellingen van de lokale overheden

In totaal treedt ongeveer 35% van de Vlaamse gemeenten op als derdebetaler (stand 1 februari 2006). In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de stand op 1 februari 2006. De redenen voor lokale overheden om als derdebetaler op

¹⁹ Dit is als volgt berekend: het aantal ritten voor vorm 2 t/m 5 is gegeven. Voor vorm 1 is het aantal abonnementen gegeven. De Lijn rekent voor een abonnement ofwel 52 ritten per maand (indien de abonneerhouder buiten de stad woont) ofwel 90 ritten per maand (indien de abonneerhouder in de stad woont) [Begroting Vlaams Gewest 2006]. In totaal waren er in 2005 449 miljoen ritten. Uitgaande van 52 ritten per abonnement is het resultaat 8%, uitgaande van 90 ritten per abonnement is de uitkomst 12%.

te treden zijn zeer divers en afhankelijk van de lokale situatie en de samenstelling van de bestuursmeerderheid.

Onderzoek onder gemeenten met overeenkomst

In het kader van dit onderzoek is per mail en/of telefonisch contact opgenomen met 11 gemeenten die een derdebetalersovereenkomst afgesloten hebben met De Lijn, te weten:

- Blankenberge
- Genk
- Kortenberg
- Kortrijk
- Kuurne
- Mechelen
- Oostende
- Puurs
- Tessenderlo
- Leuven
- Hasselt

De bedoeling van het contact was het achterhalen van de doelstellingen die gemeenten (kunnen) hebben wanneer ze een derdebetalersregeling aangaan en of deze doelstellingen ook in de praktijk verwezenlijkt worden.

Uit het onderzoek blijkt dat er vier hoofdredenen zijn om deel te nemen aan het derdebetalerssysteem:

- een algemene beleidsdoelstelling van bevordering van het openbaar vervoer vanuit een perspectief van duurzame mobiliteit;
- diverse zeer specifieke beleidsdoelstellingen waarbij gerichte pakketten van gratis/goedkoper openbaar vervoer (kunnen) ondersteunen;
- als wederdienst in ruil voor een uitbreiding van de dienstverlening door De Lijn (creëren van gunstige randvoorwaarden voor succes van de uitbreiding);
- vanuit de aangevoelde morele verplichting om te participeren in een "leuke" regeling.

De meest gehoorde specifieke beleidsdoelstellingen die beoogd worden met het inkopen van gratis of goedkoper openbaar vervoer (voor doelgroepen) zijn:

- verkeersveiligheid (vooral met het oog op ouderen en jongeren)
- participatiegraad van een doelgroep verhogen (vooral ouderen, jongeren en kansarmen; sociaal, cultureel, ...)
- oplossen van een specifiek verkeersprobleem (vb parkeren)
- verhogen (verkeers)leefbaarheid van gemeente(centrum)
- stimuleren handel in gemeente(centrum)
- ontmoediging van gebruik van de auto voor korte-afstand-verplaatsingen of verplaatsingen naar het centrum

Het antwoord op de vraag of de beoogde doelstellingen behaald worden, luidde meestal volmondig "ja". Bij doorvragen bleek doorgaans dat er geen harde cijfers waren die het bereiken van de beoogde doelstellingen bevestigden. Dit werd echter in geen enkel geval als problematisch bevonden. Positieve resonantie vanuit de bevolking, feedback in de informele sfeer en een (spectaculaire) toename van het gebruik werden vaak op zich als voldoende succes beschouwd. In enkele specifieke gevallen waren er aantoonbare

verbeteringen, bijvoorbeeld inzake verkeersveiligheid (minder ongevallen). Daarbij werd wel aangegeven dat de derdebetalersregeling doorgaans slechts één maatregel is in een mix van maatregelen die betere verkeersveiligheid beoogt. Vaak wordt door middel van deductie het succes van een maatregel theoretisch onderbouwd; bijvoorbeeld: *“als de nachtbus vol jongeren zit, stijgt de verkeersveiligheid omdat er minder onervaren chauffeurs na het stappen met de auto onderweg zijn”*. De gemeente Hasselt heeft de effectuering van het beleid wat nauwkeuriger onderzocht. Het blijkt dat het gebruik in het eerste jaar verachtvoudigd was (startpunt was overigens zeer laag). Tussen 1997 en 2002 was een reizigersgroei te zien van 1200%. Circa 16% van de reizigers is overgestapt van de auto naar de bus [zie ook NEA, *Gratis openbaar vervoer, 2005*]. Overigens ging de keuze voor Hasselt tussen het aanleggen van een nieuwe rondweg of datzelfde geld investeren in het openbaar vervoer. Gekozen is voor het laatste.²⁰

Opvallend is de verregaande flexibiliteit van De Lijn bij het faciliteren van wensen van lokale overheden. Gratis of goedkope pendelbusjes, gratis of goedkoper nachtvervoer, gratis vervoer in een gemeente voor doelgroepen of voor iedereen, elke dag of in specifieke periodes, gratis openbaar vervoer naar economische en sociale aantrekkingspolen in de omgeving, etc. Zolang het maar binnen één van de zes vormen van het derdebetalerssysteem past.

Doorgaans wensen de gemeenten de regeling te continueren en vaak overwegen ze een uitbreiding. In een enkel geval werd de kostprijs als prohibitief ervaren.

Een markant voorbeeld: de stad Mechelen

De stad Mechelen betaalt sinds januari 2000 33% van de Buzzy Pazz en sinds juli 2002 een deel van de biljetten en lijnkaarten. Mechelen rekende bij het afsluiten van de derdebetalersregeling met De Lijn op een stijging van het aantal reizigers met 20%. Van 2000 tot 2005 werd onder invloed van de tariefsverlaging én verhoging van het aanbod een verviervoudiging van het aantal reizigers bereikt. In 2005 bedroeg de investering van de stad Mechelen (78.000 inwoners) in het derdebetalerssysteem € 292.000 voor 9.443.087 ritten. Dit is omgerekend ongeveer 3 cent per rit.

Onderzoek onder gemeenten zonder overeenkomst

We hebben ook contact opgenomen met een gemeente zonder derdebetalersregeling, te weten Zaventem.

De ambtenaar van de gemeente Zaventem, een gemeente waar de liberale VLD het bestuur vormt, vond vervoer en de prijs ervan een verantwoordelijkheid en aangelegenheid van het individu en zag geen reden waarom een lokale overheid zou participeren in de prijs van een kaartje.

5.4 Vlaams Gewest als derdebetaler

Het Vlaams Gewest heeft het stads- en streekvervoer voor allerlei doelgroepen gratis of goedkoper gemaakt. Vooral de afgelopen 5 jaar is het aantal regelingen toegenomen (o.a. de invoering van vrij vervoer voor 65⁺-ers in 2000). De Lijn ontvangt een vergoeding voor de inkomstenderving.

²⁰ Hasselt heeft via het derdebetalerssysteem gezorgd voor gratis ov voor haar inwoners en bezoekers, het Gewest heeft dus het grootste deel van de uitbreiding van het aanbod betaald.

5.4.1 Gratis

- **kinderen tot en met vijf jaar**
reizen gratis.
- **kinderen van zes tot en met elf jaar**
reizen gratis als ze samen reizen met een abonnee van twaalf jaar of ouder (maximaal vier kinderen per abonnee) of als ze een reductiekaart 'groot gezin' hebben. Op basis hiervan kunnen ze bij De Lijn een gratis abonnement aanvragen. Als ze niet gratis rijden, mogen ze altijd van het reductietarief gebruik maken (20% korting).
- **drie of meer abonnementen voor kinderen tot en met 24 jaar in één gezin**
indien in een gezin reeds twee kinderen een Buzzy Pazz hebben, is de derde en eventueel volgende Buzzy Pazz binnen het gezin gratis.
- **65⁺-ers**
65⁺-ers reizen sinds 2000 gratis met al het stads- en streekvervoer van De Lijn (en ook met de TEC Wallonië en de MIVB Brussel). Het abonnement 65⁺ wordt automatisch opgestuurd naar de rechthebbenden.
- **journalisten**
Beroepsjournalisten van de algemene en periodieke pers kunnen een gratis abonnement op De Lijn aanvragen.
- **werkzoekenden**
Werkzoekenden die een contract voor beroepsopleiding hebben, kunnen een gratis abonnement aanvragen. De Lijn heeft hiertoe een contract met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB).
- **personen met een handicap**
Wie is ingeschreven bij het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap (VFSIPH) of een tegemoetkoming krijgt van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid én in Vlaanderen woont, rijdt gratis met De Lijn. Deze mensen krijgen hun netabonnement automatisch thuisgestuurd.
- **blinden**
blinden reizen gratis indien zij in het bezit zijn van een nationale verminderingkaart.
- **begeleiders van personen met een handicap**
Personen met een handicap kunnen een gratis kaart voor een begeleider aanvragen bij De Lijn.
- **inleveren nummerplaat**
Personen of gezinnen die hun personenwagen van de hand doen - en niet vervangen - kunnen onder bepaalde voorwaarden een gratis abonnement voor drie jaar krijgen voor één of alle gezinsleden.
- **politieagenten**
Agenten van de eenheidspolitie reizen op vertoon van hun dienstkaart gratis met De Lijn tijdens hun dienststopdrachten of woonwerkverkeer.
- **oorlogsinvaliden**
Oorlogsinvaliden, oud-strijders, ex-politieke gevangenen en mensen die daarmee gelijkgesteld zijn en die aan bepaalde voorwaarden voldoen, hebben tot hun 65e recht op een gratis abonnement.



[Bron: Op1Lijn, nr.40, maart/april 2003]

5.4.2 Korting

- **reductie 'groot gezin'**
mensen met een reductiekaart groot gezin hebben recht op het kortingstarief van de lijnkaart (20% korting).
- **kinderen van zes tot en met elf jaar**
kinderen van 6 t/m 11 jaar die niet gratis reizen mogen met het kortingstarief voor de lijnkaart reizen (20% korting).
- **tweede Buzzy Pazen voor een kind tot en met 24 jaar in één gezin**
Twintig procent korting op het tweede Buzzy Pazz.
- **mensen met een leefloon of inkomensgarantie**
Personen met een leefloon (uitkering) en gelijkgestelden, of personen die verblijven in een lokaal opvanginitiatief (LOI) kunnen voor 25 euro een jaarabonnement kopen. Ook ouderen met een gewaarborgd inkomen of een inkomensgarantie kunnen zo'n abonnement aanvragen.
- **houders van een WIGW-kaart**
Houders van een geldige WIGW-kaart (Weduwen, Invaliden, Gepensioneerden en Wezen) kunnen voor 25 euro een jaarabonnement kopen of een reductiekaart gebruiken. Een gecombineerd abonnement De Lijn - MIVB kost 102 euro.
- **werkzoekenden**
Werkzoekenden die in trajectbegeleiding zijn, kunnen voor 12,50 euro een jaarabonnement aanschaffen. De Lijn heeft hiertoe een contract met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB).
- **asielzoekers**
Asielzoekers kunnen voor 25 euro een jaarabonnement aanschaffen.
- **militairen**
Militairen in uniform mogen de lijnkaart met het reductietarief gebruiken (20% korting).

- **jongeren begeleid door Bijzondere Jeugdzorg**

Jongeren begeleid door een voorziening van de Bijzondere Jeugdzorg, kunnen voor 25 euro een jaarabonnement aanschaffen.

[De Lijn, folder 'Reis goedkoper of gratis met De Lijn!']

5.5 Federale regelingen

Ook op federaal niveau (spoorwegen) zijn er derdebetalerregelingen. In haar streven naar een oplossing voor deze mobiliteitsproblematiek heeft de federale regering beslist om gratis woon-werkverkeer per trein aan te bieden. De invoering van gratis woon-werkverkeer zal geleidelijk aan verlopen.

Overheidsmedewerkers gratis

Sinds 1 maart 2004 kunnen personeelsleden van een federale overheidsdienst, federale overheidsinstellingen of een autonoom overheidsbedrijf gratis woon-werkverkeer genieten. Sinds een jaar reizen zij ook gratis met de MIVB (stedelijk vervoer in het Brussels Gewest).

Andere werknemers onder voorwaarden gratis

Onder voorwaarden is ook voor andere gebruikers een treinabonnement sinds 1 januari 2005 gratis geworden. Drie voorwaarden:

- de gebruiker werkt in de private sector;
- de werkgever van de gebruiker sluit een contract af met de NMBS;
- de werkgever betaalt 80% van de kosten.

De andere 20% worden dan door de Staat betaald. Voor werkgevers die op 1 september 2004 zelf 100% tegemoetkwamen in de vervoerskosten per trein, bestaat er een overgangsregeling.

In het kader van de nieuwe maatregel heeft die 20% tegemoetkoming van de Staat enkel betrekking op het gedeelte "trein" in de tweede klas en het gedeelte MIVB. Voor de trajecten van De Lijn of TEC – die gecombineerd kunnen worden met de Treinkaart – en voor het prijsverschil tussen 1ste en 2de klas is dus geen tegemoetkoming voorzien door de Staat. De werkgever is echter vrij om ook dat deel voor zijn rekening te nemen.

In beginsel betaalt de eindgebruiker het volledige bedrag van de Treinkaart aan het loket en betaalt de werkgever nadien de bijdrage terug. Sinds jaren kunnen de werkgevers echter een derdebetalercontract met de NMBS afsluiten waardoor ze hun tegemoetkoming rechtstreeks aan de NMBS betalen. Na het afsluiten van het derdebetalercontract tussen de werkgever en de NMBS, krijgt de werknemer een attest van zijn werkgever dat hem toelaat een Treinkaart aan te vragen aan het loket.

5.6 'Derdebetalers' in Nederland

In Nederland bestaan ook derdebetalersystemen. Daarnaast zijn er omstandigheden die maken dat vergelijkbare effecten zichtbaar zijn.

Tariefsvrijheid

In principe bereikt de derdebetalersregeling ten dele hetzelfde effect als de tariefsvrijheid van de decentrale overheden in Nederland zoals die op dit ogenblik bestaat. Er kunnen specifieke tariefoplossingen ingevoerd worden naast de bestaande standaardtarieven (NVB in Nederland). Een verschil is

echter dat lokale overheden in Vlaanderen de prijs alleen maar verlagen terwijl decentrale overheden in Nederland de prijs (vooral in de toekomst) ook kunnen verhogen. In de praktijk heeft verhoging overigens nog niet plaatsgevonden; do's hebben tot nu toe alleen nog maar de tarieven verlaagd.

Gemeenten dragen bevoegdheden over

Daarnaast komt het in Nederland steeds vaker voor dat gemeenten het opdrachtgeverschap voor het Wvg-vervoer uitbesteden aan de vervoersautoriteiten (provincies en Wgr⁺-gebieden) en daarvoor ook financiële middelen beschikbaar stellen. Een duidelijk voorbeeld daarvan is op dit moment aan de gang in de gehele provincie Limburg, waarbij (vrijwel) alle gemeenten de uitvoering van het Wvg-vervoer hebben overgedragen aan de provincie en daarvoor ook budget ter beschikking stellen.

Gratis of goedkoper ov

Tot slot zijn er in Nederland tal van initiatieven en regelingen voor gratis of goedkoper openbaar vervoer. Om er een aantal te noemen, zonder de pretentie compleet te zijn:

- Studenten ov-jaarkaart (SOV-kaart)
- 65⁺-pas
- reiskostenvergoeding werkgevers, al dan niet via grootgebruikscontracten²¹
- militairen hebben vrij vervoer
- kinderen tot 4 jaar reizen gratis in het gehele ov
- kortingskaart NS
- kinderen tot 12 jaar tegen kortingstarief in bus en tram
- kinderen tot 12 jaar reizen voor € 2 met de trein (railrunner)
- allerlei tariefacties (winkelkaartjes, €1-kaartjes, Zomertoer, Lentetoer, Herfsttoer, Kersttoer, etc van NS, etc.)
- experimenten (bijv. gratis bus Leiden – Den Haag in 2004, gratis stadsdienst Dordrecht op zaterdag, Mama Mia-totaalticket, etc.)

[zie o.a. van Hulten, informatiepakker 'Gratis' Openbaar Vervoer, 2005]

²¹ De groep werknemers die gedeeltelijke of gehele ov-reiskostenvergoeding krijgen via hun werkgever is overigens erg groot. Vooral -maar niet alleen- de overheid als werkgever vergoedt vaak de ov-reiskosten.

6 Vervoercijfers en -trends Vlaanderen

In dit hoofdstuk zijn de cijfers en trends op het gebied van mobiliteit in Vlaanderen gepresenteerd. Allereerst wordt er gekeken naar het aanbod, het gebruik en de kwaliteit van het openbaar vervoer, opgesplitst naar btm (bus, tram en metro, paragraaf 6.1.1) en de trein (paragraaf 6.1.2). Vervolgens worden in paragraaf 6.2 de cijfers en trends voor het autogebruik (bezit, gebruik, congestie) behandeld. Het gebruik van lopen en fiets komt in paragraaf 6.3 aan de orde. De vierde paragraaf maakt een vergelijking tussen de modaliteiten. Eerst voor alle modi en vervolgens wordt het ov met de auto vergeleken en tot slot het ov met de fiets en lopen.

Er is zoveel mogelijk gewerkt met cijfers over de periode 1995-2005. In een aantal gevallen zijn deze cijfers echter niet voorhanden. Dat geldt met name voor de cijfers over 2005.

6.1 Openbaar vervoer

6.1.1 Bus, tram en metro

Aanbod BTM Vlaanderen

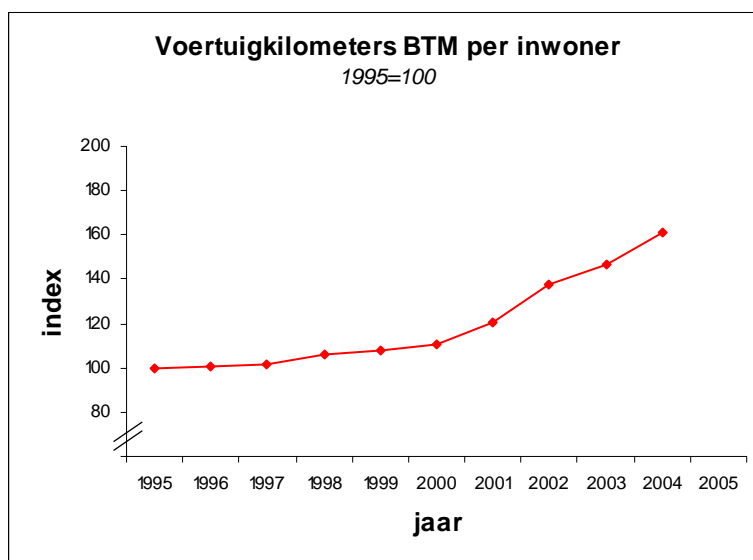
Het aanbod bus, tram en metro, uitgedrukt in voertuigkilometers²², is de afgelopen 10 jaar in Vlaanderen sterk gestegen. Vooral de invoering van de basismobiliteit (vanaf 2002/2003) heeft tot een sterke toename van het aanbod geleid. De onderstaande cijfers zijn inclusief vraagafhankelijk vervoer.

Jaar	Inwoners ¹ (x 1 mln)	Voertuigkm btm (x 1 mln)	Voertuigkm per inwoner	Index vtkm/inw
1995	5,87	116,9	19,9	100
1996	5,89	117,7	20,0	100
1997	5,91	119,7	20,3	102
1998	5,92	124,7	21,1	106
1999	5,93	127,6	21,5	108
2000	5,95	130,6	22,0	110
2001	5,96	143,5	24,1	121
2002	5,98	163,7	27,4	137
2003	6,01	175,3	29,2	147
2004	6,03	193,4	32,1	161

¹ Aantal inwoners in een jaar betreft het gemiddelde van het aantal inwoners op 1 januari van het betreffende jaar en het aantal inwoners op 1 januari van het volgend jaar.

[Bronnen: Jaarverslagen VVM De Lijn 1995 - 2004, <http://aps.vlaanderen.be> en <http://www.statbel.fgov.be>]

²² De indicator voertuigkilometer is een goede indicatie van de beschikbaarheid van vervoer. Een drietal aspecten valt met deze indicator echter buiten beschouwing: de grootte van het voertuig, de modaliteit (bus, tram, metro) en de vervoerwaarde van een voertuigkilometer.



Gebruik BTM Vlaanderen

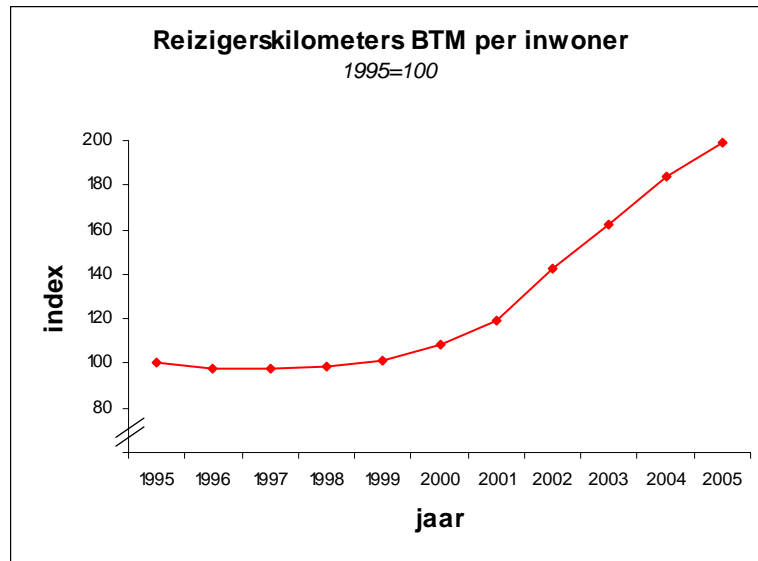
Het gebruik van de bus, tram en metro is spectaculair gestegen in Vlaanderen, zowel in het aantal reizigers bij De Lijn als in het aantal afgelegde reizigerskilometers per Vlaming.²³

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km ¹ (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	5,87	1.290	220	100
1996	5,89	1.270	215	98
1997	5,91	1.270	215	98
1998	5,92	1.280	216	98
1999	5,93	1.320	222	101
2000	5,95	1.420	239	109
2001	5,96	1.560	262	119
2002	5,98	1.880	314	143
2003	6,01	2.140	356	162
2004	6,03	2.440	404	184
2005	6,06	2.650	437	199

¹ De reizigerskilometers BTM zijn berekend. Het cijfer uit 2000 is bekend op basis van het OVG Vlaanderen 2. Dit cijfer is aangepast met de gerealiseerde index van de reizigersgroei 1995-2005. Deze berekening geeft een indicatie van het aantal reizigerskilometers BTM, waarbij echter voorbijgegaan is aan een eventuele verandering in de gemiddelde ritlengte van BTM-ritten. Bij De Lijn zijn de afgelegde reizigerskilometers niet bekend. Evenmin is bekend wat de eventuele veranderingen in gemiddelde ritlengte zijn [interview De Lijn d.d. 24 februari 2006].

[Bronnen: <http://aps.vlaanderen.be>, OVG Vlaanderen 2 (jan. 2000 - jan. 2001), <http://www.mobielvlaanderen.be> en <http://www.statbel.fgov.be>; bewerking TransTec]

²³ Bij De Lijn wordt sinds 1991 voor abonnementsreizigers een forfaitair toerekeningssysteem gehanteerd van 90 verplaatsingen voor een abonneerhouder uit de stad en 52 voor een abonneerhouder uit de streek [Begroting Vlaams Gewest 2006]. Dit geldt voor de 'gewone' (kartonnen) Omnipassen en Buzzy Pazziën, niet voor magnetische Buzzy Pazziën en Omnipas 65+. De vraag is of dit nog steeds realistische toewijzingen zijn. Het aantal abonnementen is de afgelopen jaren sterk gestegen. Dit is het gevolg van de grote prijsdaling van de abonnementen, extra gebruiksgemak, goede marketing, invoering netabonnementen, etc. Het gebruikte toerekeningssysteem is dus wellicht achterhaald waardoor een deel van de gepubliceerde cijfers inzake de reizigersstijging wellicht al te rooskleurig is. Echter, het blijkt dat veel houders van Buzzy Pazziën 'vergeten' te registreren in het voertuig [interview De Lijn d.d. 24 februari 2006], waardoor bovengenoemd effect weer wat teniet wordt gedaan.



Kwaliteit BTM

Punctualiteit

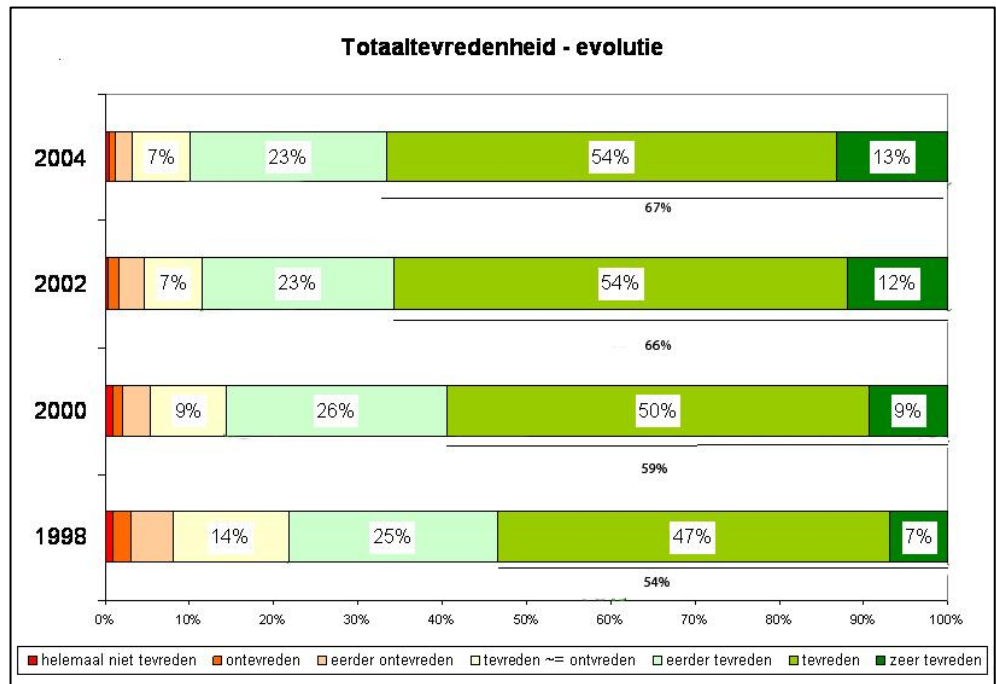
De punctualiteitscijfers van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen zijn niet bekend. Wel bekend is dat er de afgelopen paar jaar meer aandacht is voor doorstromingsmaatregelen (zoals busbanen). Verbetering van de doorstroming bevordert de punctualiteit en betrouwbaarheid. De exacte bedragen die in Vlaanderen gemoeid zijn met doorstromingsmaatregelen zijn niet bekend (zie ook paragraaf 9.1.1), maar uitgegaan kan worden van de trend dat het budget dat hiervoor gereserveerd is in de jaren 1995 – 2000 nog relatief beperkt was. Na 2000 kwam er meer geld voor beschikbaar. In 2003 was het opgelopen tot ca € 15 mln en in 2004 ca € 19,4 mln. Onlangs heeft de Vlaamse overheid bekend gemaakt om vanaf 2006 voor enkele jaren een extra jaarlijkse bijdrage beschikbaar te stellen voor doorstromingsmaatregelen van € 18 mln.

Klantoordelen

Sinds 1998 verricht De Lijn tweejaarlijks een onderzoek naar de tevredenheid van de reizigers. Er worden ruim 3.200 reizigers ondervraagd over 13 kwaliteitsaspecten. Er wordt voor alle 13 aspecten een oordeel gevraagd naar de tevredenheid over dat aspect. Daarnaast wordt gevraagd in welke mate de respondent tevreden is over het openbaar vervoer van de Lijn in het algemeen. Antwoorden kunnen worden gegeven op een 7-puntsschaal (van 'helemaal niet tevreden' tot 'zeer tevreden')²⁴. De onderstaande grafiek laat zien dat de algemene tevredenheid de afgelopen jaren is toegenomen van 54% in 1998 tot 67% in 2004.²⁵

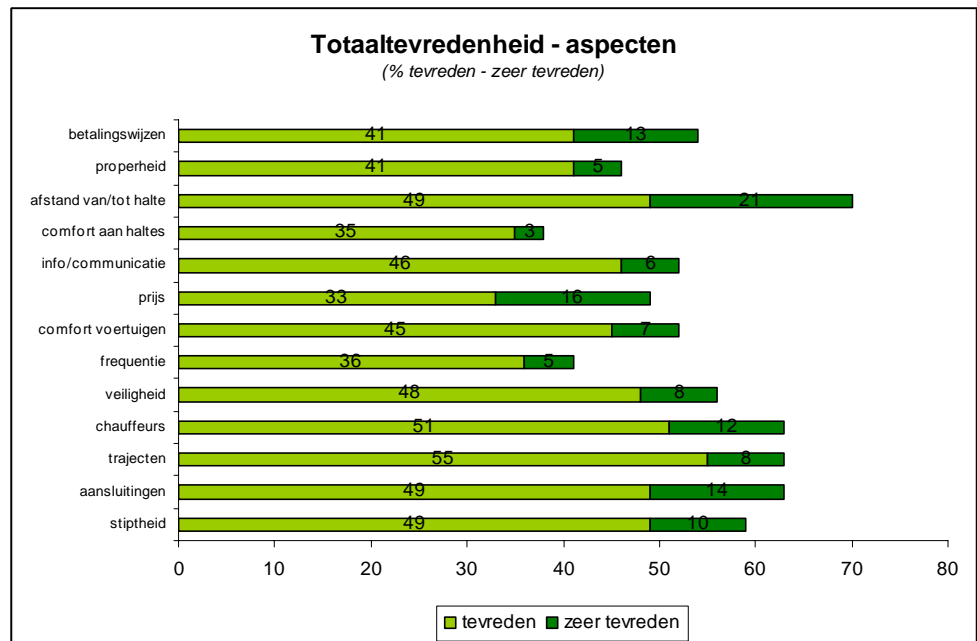
²⁴ De categorieën 'eerder tevreden' en 'eerder ontevreden' behoeven enige toelichting. Eerder tevreden betekent zoiets als 'een beetje tevreden' en 'eerder ontevreden' 'een beetje ontevreden'.

²⁵ Tot *tevreden* wordt gerekend de categorieën 'tevreden' en 'zeer tevreden'. De Lijn zelf neemt ook de categorie 'eerder tevreden' mee bij het vaststellen van het totaal aandeel tevreden klanten. Dat is hier niet gebeurd in verband met de vergelijkbaarheid met Nederland (waar tevreden geldt als een 7 of hoger).



[Bron: Informatiepakket Kwaliteitsbarometer De Lijn]

Specifiek voor de 13 kwaliteitsaspecten is de tevredenheidsscore voor 2004 als volgt:²⁶



[Bron: Informatiepakket Kwaliteitsbarometer De Lijn]

²⁶ Opmerkelijk is dat op de vraag 'Kunt u zeggen in welke mate u tevreden bent over het openbaar vervoer via bus en/of tram van De Lijn' een positiever oordeel werd gegeven dan op basis van het oordeel over de 13 aspecten in combinatie met de gewichtsfactor verwacht mag worden (90% minimaal 'eerder tevreden' t.o.v. verwacht rekenkundig gemiddelde van 82,4% minimaal 'eerder tevreden').

Naast oordelen wordt er van de 13 aspecten gevraagd aan te geven welke vijf het belangrijkste worden geacht. Op basis van de antwoorden op deze vraag wordt per aspect een gewichtsfactor bepaald. Die gewichtsfactor is weergegeven in onderstaande tabel.

Aspect	Gewichtsfactor
Stiptheid	16%
Aansluitingen	13%
Trajecten	12%
Chauffeurs	11%
Veiligheid	8%
Frequentie	8%
Comfort voertuigen	7%
Prijs	7%
Info/communicatie	7%
Comfort aan halten	4%
Afstand van/tot halten	3%
Properheid	3%
Betalingswijze ¹	0%

¹ Geen significante bijdrage

[Bron: Informatiepakket Kwaliteitsbarometer De Lijn]

Toegankelijkheid

De laatste jaren zijn bussen en trams in Vlaanderen veel toegankelijker geworden voor mensen met een handicap of mensen met kinderwagens. Al meer dan 10 jaar koopt De Lijn alleen nog maar lagevloerbussen, waarbij de instap maximaal 35 cm bedraagt. De Lijn heeft momenteel (eind 2005) 2.020 bussen en 339 trams. Daarvan zijn 1.058 bussen (52%) en 124 trams (36,6%) toegankelijk voor personen met een rolstoel. In totaal is in 2005 dus 50% van het materieel voor het stads- en streekvervoer toegankelijk. In 2008 worden alle stadsnetten met rolstoeltoegankelijk materieel gereden. In 2010 zal 100% van het eigen buspark van De Lijn rolstoeltoegankelijk zijn. Dat zal dan nog niet voor alle trams gelden. Nieuwe trams (van het type 'Hermelijn') zijn wel goed toegankelijk [Op1Lijn, nr. 53, november/december 2005; opgave De Lijn].

Naast toegankelijke voertuigen moeten voor een goed toegankelijkheid van het ov ook de halten toegankelijk zijn. Op dit moment zijn acht Vlaamse steden met zowel toegankelijk materieel als toegankelijke halten. Dat zijn: Diest, Genk, Hasselt, Knokke-Heist, Sint-Truiden, Tongeren, Turnhout en Wetteren. Overigens zijn (nog) niet alle bussen en halten in deze steden toegankelijk. De Lijn heeft namelijk als onderdeel van de toegankelijkheidsprojecten in deze steden een reserveringsstelsel opgezet. Mensen met een rolstoel die gebruik willen maken van een bus van De Lijn, bellen eerst naar de centrale. Daar laten ze weten welke rit ze willen nemen, om hoe laat, en wat de op- en afstaphalte is. De Lijn kijkt na of die rit toegankelijk is voor een persoon met een rolstoel. Is dat niet zo, of is er al een andere rolstoelgebruiker gereserveerd voor die rit, dan wordt er een alternatief voorgesteld. Soms wordt er een vervangingsvoertuig ingeschakeld met een lift. Op deze wijze kan de toegankelijkheid worden gegarandeerd. In navolging van bovengenoemde acht steden is De Lijn in samenwerking met een flink

aantal andere gemeenten bezig met de toegankelijkheid.²⁷ De timing hangt af van afspraken met de gemeenten en de tijd die nodig is om de halten toegankelijk te maken en de chauffeurs op te leiden [Op1Lijn, nr.53, november/december 2005].

Naast openbaar vervoer bestaan er in Vlaanderen speciaal aangepaste vervoersdiensten voor mindervaliden en mensen die slecht ter been zijn. Er zijn twee systemen: 'minder mobiele centrales' en vervoer georganiseerd door ziekenfondsen. Minder mobiele centrales werken met vrijwilligers. Ze hebben een overkoepelende organisatie 'Taxistop'. Het principe van minder mobiele centrale is overal gelijk: mensen worden door vrijwilligers van deur tot deur gebracht met hun eigen wagen (als ze die hebben). Voorwaarden voor deze service zijn dat er ofwel geen regulier ov wordt aangeboden ofwel dit reguliere ov niet toegankelijk is voor de persoon. Verder geldt er een inkomensgrens. Naast Minder Mobiele centrales worden er ook vervoersdiensten georganiseerd door ziekenfondsen. Die zijn heel verschillend. Sommigen hebben een rolstoelbus, anderen betalen alleen een deel van de door de reiziger gemaakte vervoerkosten terug [Op1Lijn, nr.40, maart/april 2003].

6.1.2 Trein

Aanbod trein België

Het aanbod in treinkilometers is de afgelopen vijf jaar in België niet heel sterk gestegen. In de jaren 1995-1999 is het aantal treinkilometers met ca 7% toegenomen, in de jaren daarna bleef het aanbod vrijwel constant.

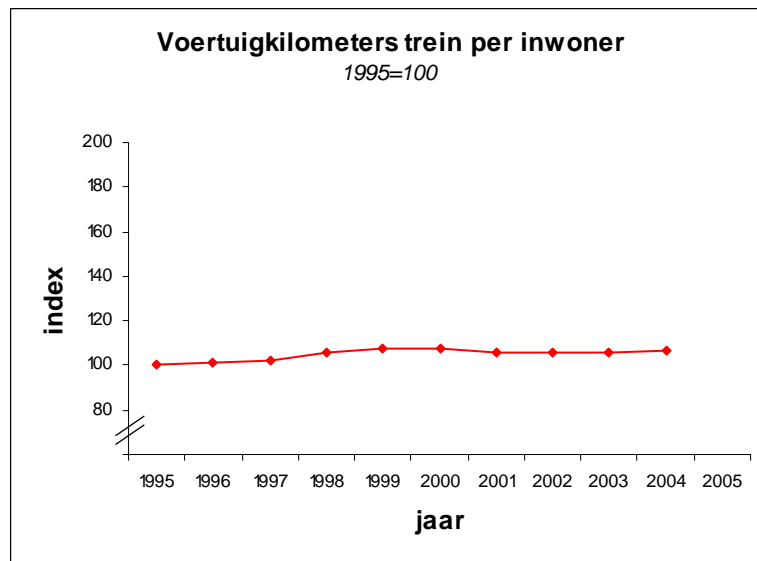
Jaar	Inwoners ¹ (x 1 mln)	Voertuigkm trein ² (x 1 mln)	Voertuigkm per inwoner	Index vtkm/inw
1995	10,14	71,1	7,0	100
1996	10,16	72,3	7,1	101
1997	10,18	73,2	7,2	103
1998	10,20	75,5	7,4	105
1999	10,23	76,9	7,5	107
2000	10,25	77,5	7,6	108
2001	10,29	76,2	7,4	106
2002	10,33	76,9	7,4	106
2003	10,38	77,2	7,4	106
2004	10,42	78,2	7,5	107

¹ Inwoners België

² Het betreft het aantal voertuigkilometers van reizigerstreinen voor heel België. De cijfers voor Vlaanderen zijn niet bekend.

[Bronnen: Statistisch Jaarboek NMBS 2002, Statistisch Jaarboek NMBS 2003 en <http://www.statbel.fgov.be>]

²⁷ stadsnet Antwerpen, streeklijnen Hasselt – Diest en Hasselt – Heusden-Zolder, Aalst, Oudenaarde, Deinze, Dendermonde, Eeklo, Gent, Geraardsbergen, Lokeren, Ninove, Ronse, Sint-Niklaas, Zottegem, Aarschot, Haacht, Tienen, Blankenberge, Brugge, Diksmuide, Ieper, Kortrijk, Oostende, Poperingen, Tielt, Torhout, Veurne en Waregem.

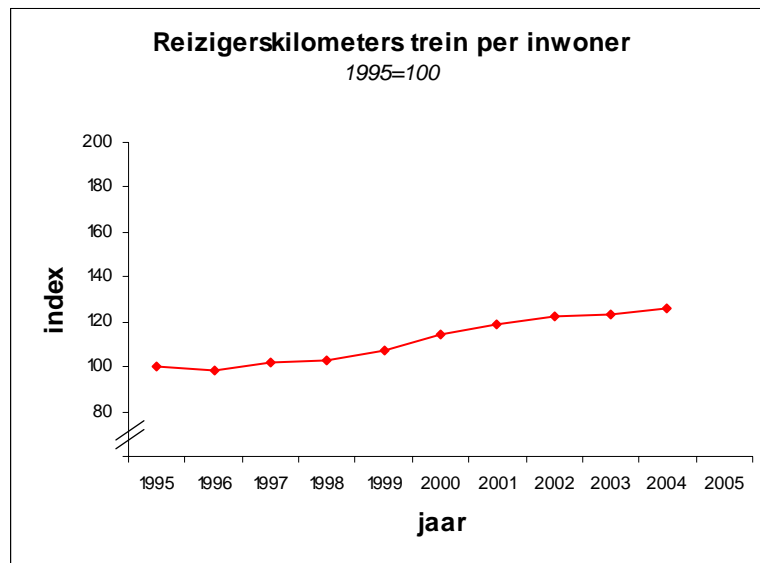


Gebruik trein Vlaanderen

Het gebruik van de trein steeg in de periode 1995-1999, met enig naijleffect, ongeveer gelijkmatig mee met de groei in het aanbod. In de jaren daarna is - in navolging van het stads- en streekvervoer- een sterke stijging in het gebruik van de trein te zien. Dit is waarschijnlijk mede te verklaren door de stijging in het gebruik van het stads- en streekvervoer (en dus een betere keten).

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	5,87	3.786	645	100
1996	5,89	3.747	636	99
1997	5,91	3.894	659	102
1998	5,92	3.912	661	103
1999	5,93	4.107	692	107
2000	5,95	4.389	738	114
2001	5,96	4.581	768	119
2002	5,98	4.738	792	123
2003	6,01	4.762	793	123
2004	6,03	4.890	811	126

[Bronnen: Statistisch Jaarboek NMBS 2002, Statistisch Jaarboek NMBS 2003,
<http://aps.vlaanderen.be>]



Kwaliteit trein

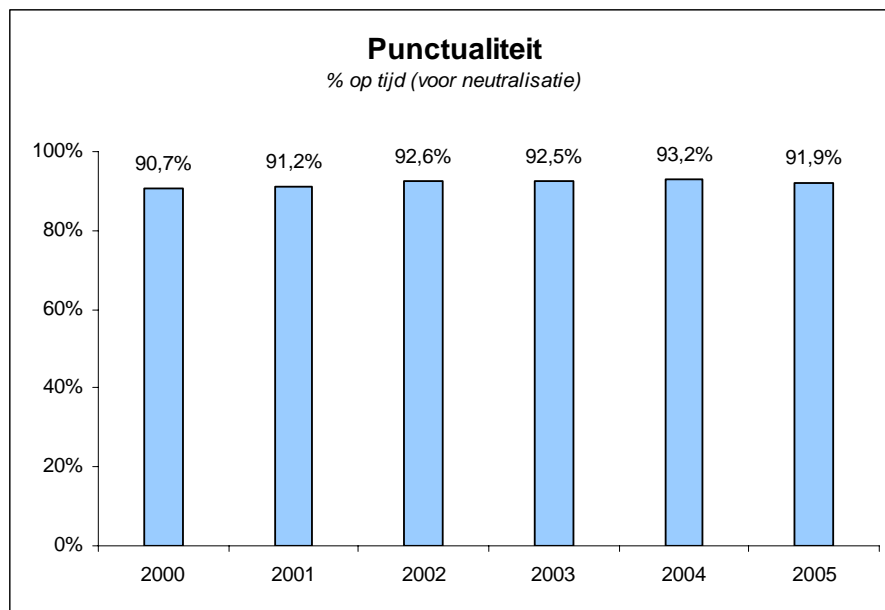
Punctualiteit

De punctualiteit van reizigerstreinen wordt gemeten door infrabeheerder Infrabel door middel van detectie. De norm voor 'op tijd' die hierbij gehanteerd wordt is maximaal 5 minuten vertraagd bij aankomst. De punctualiteit van internationale treinen wordt niet meegenomen. In onderstaand overzicht staan de punctualiteitscijfers voor de jaren 2001 tot en met 2005. Het betreft de cijfers zowel voor als na 'neutralisatie'. De Belgische spoorwegen mogen conform artikel 59 van het beheerscontract bepaalde externe invloeden buiten beschouwing laten bij het vaststellen van de punctualiteit.²⁸ De norm die in het beheerscontract gesteld wordt aan de punctualiteit is 95% na neutralisatie. Dit percentage werd in de periode 2002-2004 gehaald. In 2005 net niet.

Jaar	Voor neutralisatie	Na neutralisatie
2000	90,7%	93,6%
2001	91,2%	94,2%
2002	92,6%	95,2%
2003	92,5%	95,3%
2004	93,2%	95,9%
2005	91,9%	94,8%

[Infrabel; NMBS, <http://www.b-rail.be>]

²⁸ Dat betreft de vertragingen die te wijten zijn aan overmacht, de uitvoering van grote infrastructuurwerken en langdurige snelheidsbeperkingen vanwege veiligheidsredenen.

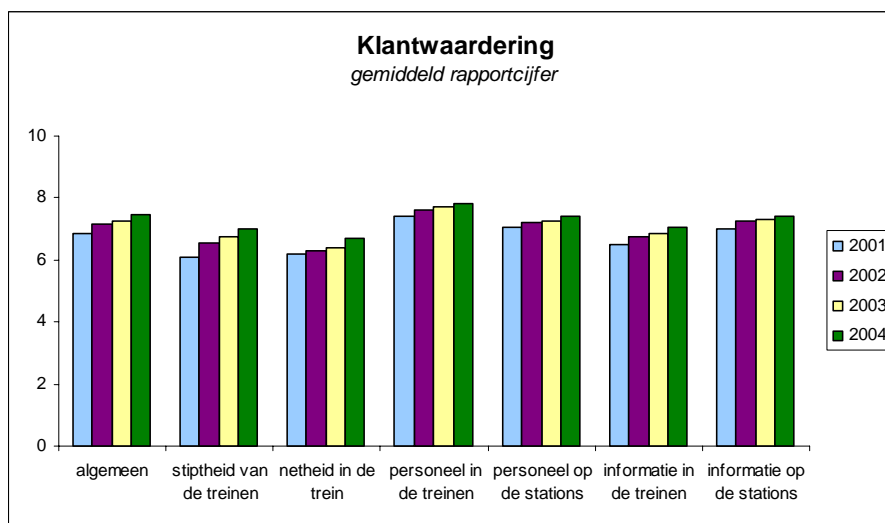


[Infrabel; NMBS, <http://www.b-rail.be>]

Klantoordelen

NMBS verricht door middel van enquêtes onderzoek onder haar reizigers om de tevredenheid te meten. Die enquêtes hebben betrekking op een tiental aspecten van de dienstverlening, zoals de stiptheid van de treinen, de informatie in de stations en in de treinen, de netheid van het materieel alsook de informatievoorziening. Er worden rapportcijfers gegeven. Rapportage gebeurt in een gemiddeld rapportcijfer.

Een aantal belangrijke aspecten uit dat onderzoek zijn opgenomen in onderstaande grafiek. De cijfers voor 2005 zijn nog niet bekend. Wat opvalt is dat het klantoordeel op alle onderstaande aspecten de afgelopen jaren is verbeterd. Vooral het oordeel over de stiptheid van de treinen is aanzienlijk beter geworden.



[NMBS]

6.2 Auto

Bezit

Het autobezit per 1.000 inwoners is in Vlaanderen de afgelopen 10 jaar behoorlijk gestegen (12%).

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Aantal auto's (x 1 mln)	Aantal auto's per 1.000 inw	Index auto's/inw
1995	5,87	2,5	430	100
1996	5,89	2,6	436	101
1997	5,91	2,6	447	104
1998	5,92	2,7	449	104
1999	5,93	2,7	456	106
2000	5,95	2,8	465	108
2001	5,96	2,8	471	109
2002	5,98	2,8	475	110
2003	6,01	2,9	478	111
2004	6,03	2,9	481	112

[Bron: <http://aps.vlaanderen.be>]

Reizigerskilometers

Het aantal reizigerskilometers dat met de auto werd afgelegd (bestuurder en passagier tezamen) is de afgelopen 10 jaar evenredig met het autobezit toegenomen. Hierbij valt wel op dat er tussen 1995 en 2000 een sterke toename te zien was en de laatste jaren het aantal reizigerskilometers *per inwoner* nauwelijks verder is gestegen.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	5,87	53.518	9.112	100
1996	5,89	56.123	9.529	105
1997	5,91	58.090	9.836	108
1998	5,92	59.100	9.984	110
1999	5,93	60.772	10.242	112
2000	5,95	59.352	9.981	110
2001	5,96	59.822	10.033	110
2002	5,98	60.576	10.123	111
2003	6,01	60.506	10.075	111
2004	6,03	61.810	10.251	112

[Bron: <http://aps.vlaanderen.be>]

De reizigerskilometers voor 2005 zijn nog niet bekend. Er bestaat in het algemeen de indruk dat de groei in het autogebruik in Vlaanderen verder is afgevlakt [interview De Lijn d.d. 24 februari 2006].

Wegennet

In 2000 bedroeg de lengte van het totale wegennet in Vlaanderen 67.984 km. Het aantal kilometer autosnelwegen is in de afgelopen 10 jaar met 44 kilometer toegenomen, oftewel 5,3%. Van 2000 tot 2003 is er geen kilometer snelweg bijgekomen. In 2003 is er 18 kilometer snelweg aangelegd (A11/E34).

Jaar	Snelwegen (km)	Dichtheid snelwegennetwerk (km per km ²)
1995	823	60,9
1996	823	60,9
1997	828	61,2
1998	831	61,5
1999	838	61,9
2000	849	62,8
2001	849	62,8
2002	849	62,8
2003	849	62,8
2004	867	64,1

[Bron: <http://aps.vlaanderen.be> en <http://www.mobilit.fgov.be>]

Congestie op de wegen

In 2000 was de bezettingsgraad van het totale wegennetwerk in Vlaanderen door het autoverkeer ongeveer 900 duizend reizigerskilometers per kilometer weg.

Het aantal verliesuren op het snelwegennet lag in 2003 hoger dan in 2001.²⁹ Relatief gezien was er echter geen verschil. Voor 2002 zijn geen volledige gegevens beschikbaar, omdat er geen data voor december zijn. De gegevens van 2004 zullen evenmin vergelijkbaar zijn, omdat er op de Antwerpse Ring wegens de heraanleg geen metingen meer plaatsvonden [<http://aps.vlaanderen.be>].

Jaar	Aantal voertuiguren (mln)	Verliesuren (mln)	% Verliesuren
2001	63,7	1,9	3,0%
2003	67,7	2,1	3,0%

[Bron: <http://aps.vlaanderen.be>]

6.3 Fietsen en lopen

Over het gebruik van de fiets en lopen zijn voor Vlaanderen slechts cijfers bekend voor de jaren waarin er een Onderzoek Verplaatsings Gedrag (OVG) heeft plaatsgevonden: 1995 en 2000.

Het aantal gelopen kilometers nam toe met ongeveer 8%, het aantal gefietste kilometers met ca. 15%. Per inwoner steeg het aantal gelopen en gefietste kilometers over de periode 1995-2000 met 8%.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inwoner	Index rkm/inw
1995	5,87	4.659	793	100
2000	5,95	5.113	860	108

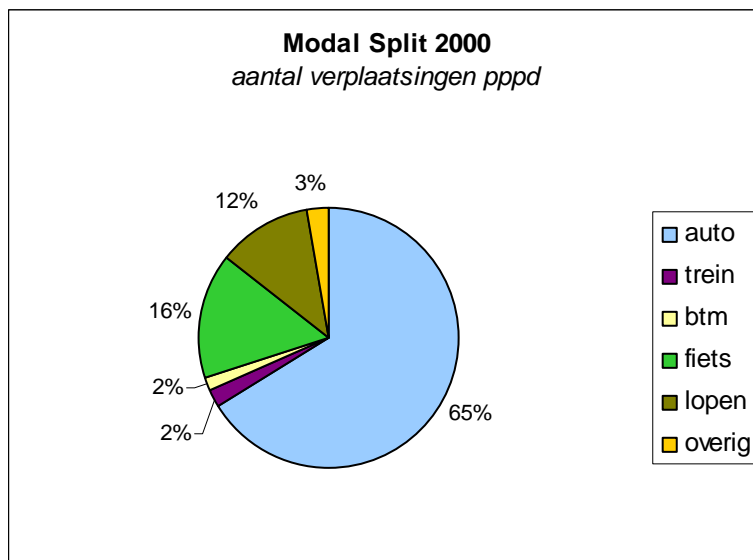
[Bron: OVG 1995-1996 en OVG 2000-2001]

²⁹ 'Voertuigverliesuren' is de extra reistijd, uitgedrukt in uren die benodigd is door verkeersshinder en/of congestie, ten opzichte van een situatie waarin zich geen verkeersshinder en/of congestie voordoet.

6.4 Vergelijking modaliteiten

6.4.1 Modale verdeling alle modi

Het Onderzoek Verplaatsings Gedrag 2000-2001³⁰ geeft de volgende modale verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in Vlaanderen [OVG Vlaanderen 2 (jan. 2000 - jan. 2001), <http://www.mobielvlaanderen.be>].



6.4.2 Vergelijking ov – auto

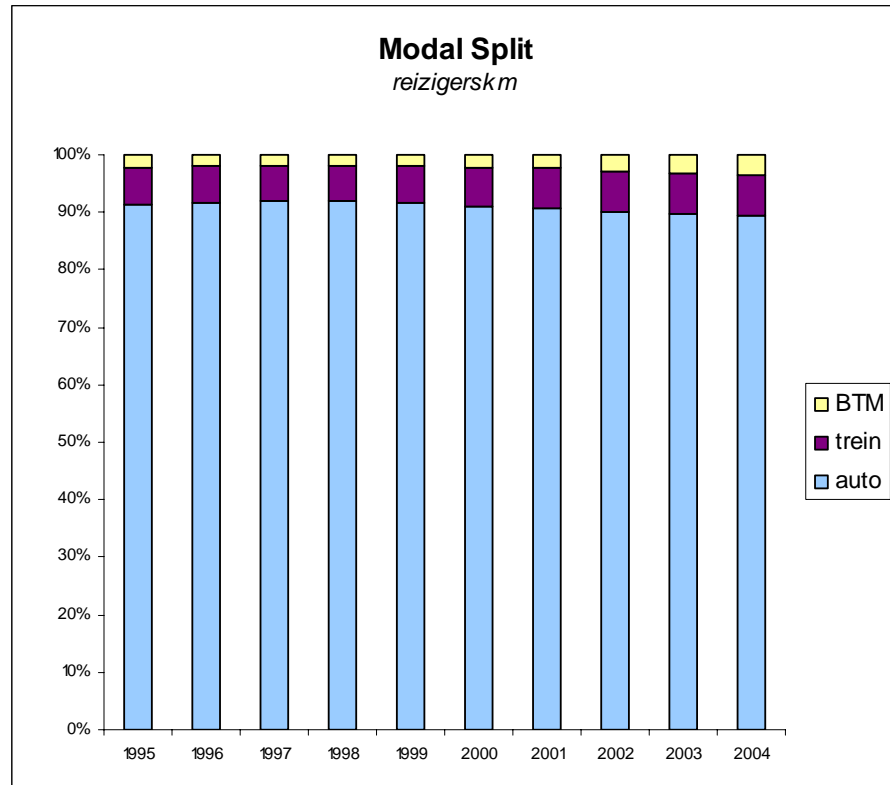
Modale verdeling auto en ov

Wanneer we kijken naar de verdeling van het aantal afgelegde reizigerskilometers met de drie voornaamste modi (auto, trein en btm) zien we dat het aandeel van de auto in het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers iets is afgenomen ten gunste van het openbaar vervoer (van ruim 91% naar ruim 89% voor de auto).

Jaar	Reizkm. auto (x 1 mld)	Reizkm. trein (x 1 mld)	Reizkm. BTM (x 1 mld)
1995	53,5	3,8	1,3
1996	56,1	3,7	1,3
1997	58,1	3,9	1,3
1998	59,1	3,9	1,3
1999	60,8	4,1	1,3
2000	59,4	4,4	1,4
2001	59,8	4,6	1,6
2002	60,6	4,7	1,9
2003	60,5	4,8	2,1
2004	61,8	4,9	2,4

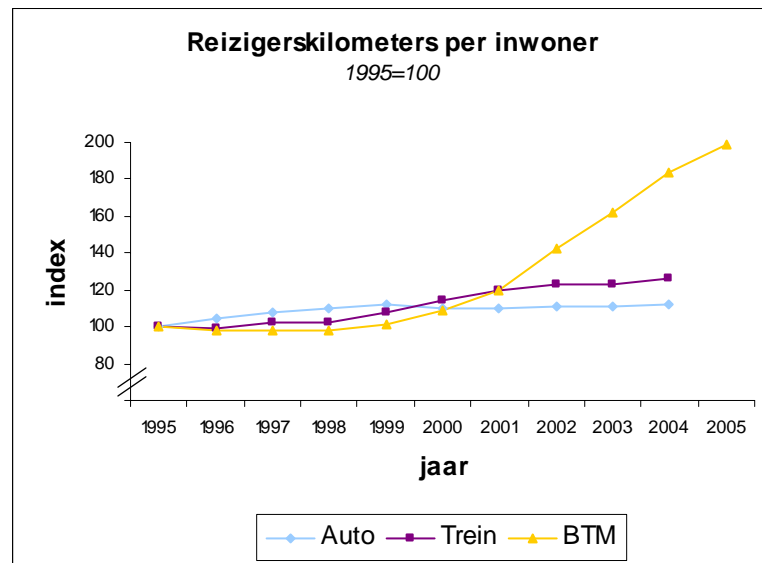
[Bron: <http://aps.vlaanderen.be>]

³⁰ Anders dan in Nederland wordt het OVG in Vlaanderen niet elk jaar gehouden. De meest recente beschikbare gegevens dateren van het onderzoek uit 2000.



Vergelijking reizigerskilometers

Wanneer we de indexen voor reizigerskilometers per inwoner van auto en openbaar vervoer (btm en trein) met elkaar vergelijken ontstaat het volgende beeld voor Vlaanderen. Het blijkt dat in Vlaanderen het *relatieve* aantal reizigerskilometers voor bus, tram en metro de afgelopen jaren veel sterker is toegenomen dan die voor auto en trein.



Absoluut gezien is het verhaal echter genuanceerder: het aantal reizigerskilometers per jaar per Vlaming met de trein steeg over de afgelopen

10 jaar met ca 150 km, voor bus, tram en metro was dit ruim 200 km, maar voor de auto steeg het aantal reizigerskilometers per Vlaming met ca 1.000 km. Overigens dient hierbij wel vermeld te worden dat de sterke toename van het aantal reizigerskilometers per auto in de periode 1995 tot 1999 lag. In de jaren 1999 tot 2005 is het aantal autoreizigerskilometers zowel absoluut als per Vlaming nauwelijks meer gestegen. Voor het openbaar vervoer lag dat juist andersom: in de jaren 1995-1999 nam het aantal ov-reizigerskilometers per inwoner iets af, en vervolgens was er een flinke groei te zien in de afgelopen vijf jaar, zij het dat ov nog steeds maar een klein deel van het totaal aantal reizigerskilometers voor haar rekening neemt.

Vf-factor auto – ov

De Vf-factor (reistijd ov/reistijd auto) is voor 1998 berekend. De vergelijking is gemaakt op basis van deur tot deur reistijden.

Schaal	Product	Vf-factor 1998
Internationaal, interstedelijk	HST, IC+	1,1
Interstedelijk	IC	1,5
Interregionaal	IR (sneltrain), Snelbus, L (stoptrein), Verbindend streek	2,1
Lokaal	Stamlijnen, verbindend stad	1,6
	Ontsluitend streek	2,4
	Ontsluitend stad	2,4

[Bron: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, bewerking TransTec]

De Vlaamse Regering verwacht dat de Vf-factor zal verbeteren, alleen niet genoeg en niet als gevolg van verbetering van het openbaar vervoer, maar door toename van de verliezen op de weg.

“Als gevolg van socio-economische processen zal bij een trendmatig beleid zowel het personenvervoer als het goederenvervoer toenemen. Deze toename situeert zich op niveau van het aantal verplaatsingen, maar vooral op niveau van de verplaatsingsafstand. Als gevolg van de kwaliteitsverschillen tussen de modi kent hierbij vooral het vrachtwagenverkeer en het autoverkeer een sterke groei.

Als gevolg van deze evolutie nemen voor het wegverkeer de reistijden toe waardoor het aantal verliezen nog verder zal stijgen. Als gevolg van de verminderde doorstroming op de weg nemen ook in het stads- en streekvervoer de verliezen toe. Maar ook door een onvoldoende hoog kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer, als gevolg van het uitblijven van een gericht investeringsbeleid, blijven de reistijden met het openbaar vervoer in vergelijking met de auto te lang. De geambieerde Vf-factor van 1,3 [red.: zoals vastgesteld in het Besluit Netmanagement, zie paragraaf 4.2] wordt louter cijfermatig gezien wel bereikt. Alleen wordt de nagestreefde waarde bereikt door een verslechtering van de autoreistijden en niet door een verbetering van de reistijden met het openbaar vervoer.” [Mobiliteitsplan Vlaanderen: Beleidsvoornemens, 2003, p. 18]

6.4.3 Vergelijking ov – fiets en lopen

Over het aantal reizigerskilometers fietsen en lopen is niet zoveel bekend in Vlaanderen. De cijfers voor 1995 en 2000 zijn gegeven in paragraaf 6.3. Over die periode was er een toename in het aantal reizigerskilometers per inwoner

te zien van 8%. Over diezelfde periode was er voor het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) een toename in het aantal reizigerskilometers per inwoner te zien van 13%.

De toename in het gebruik van het ov is dus in de periode 1995-2000 niet ten koste gegaan van een afname in het gebruik van de fiets en lopen. Wat er die jaren daarna is gebeurd -toen er een sterke toename van het ov-gebruik was te zien- is niet bekend.

Verder is het belangrijk op te merken dat bovengenoemde cijfers gemiddelden voor heel Vlaanderen betreffen. Als er al een substitutie-effect optreedt is dat op landelijk niveau vaak niet te zien, maar wel in de grote steden. Daar zijn echter geen nadere gegevens over bekend.

7 Vervoercijfers en -trends Nederland

In dit hoofdstuk zijn de cijfers en trends op het gebied van mobiliteit in Nederland gepresenteerd. Het hoofdstuk kent dezelfde indeling als het voorgaande hoofdstuk over Vlaanderen.

Ook voor Nederland is zoveel mogelijk gewerkt met cijfers over de periode 1995-2005. In een aantal gevallen zijn deze cijfers echter niet voorhanden. Dat geldt met name voor de cijfers over 2005.

7.1 Openbaar vervoer

7.1.1 Bus, tram en metro

Aanbod BTM

Kant en klare statistieken over de ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoerdiensten bestaan helaas niet. Het NEA heeft het aanbod van stads- en streekvervoer in een onlangs verschenen onderzoek bepaald aan de hand van het combineren van een aantal bronnen: de dienstregelingbestanden uit het WROOV en jaarverslagen van vervoerbedrijven. Het NEA heeft alleen gegevens over de jaren 2000, 2003 en 2004 vastgesteld. Het betreft het aantal voertuigkilometers volgens dienstregeling, exclusief CVV. De cijfers over deze laatste categorie zijn niet exact bekend, maar in het algemeen kunnen we ervan uitgaan dat de daling in het aanbod in regulier openbaar vervoer gecompenseerd wordt door een grotere stijging in CVV.

Jaar ¹	Inwoners ² (x 1 mln)	Voertuigkm btm ³ (x 1 mln)	Index vtkm	Voertuigkm per inwoner	Index vtkm/inw
2000	15,92	484	100	30,4	100
2003	16,22	470	97,1	29,0	95,3
2004	16,27	467	96,6	28,7	94,4

¹ Cijfers voor overige jaren niet bekend

² Aantal inwoners op 1 juli

³ Excl. CVV

[Bron: NEA, *Ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoerdiensten vanaf 2000 tot 2004*]

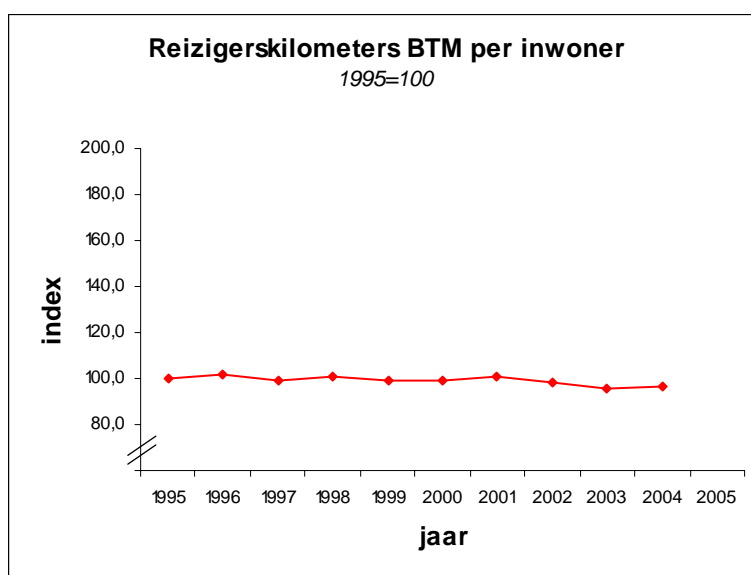
Gebruik BTM

Voor het gebruik van de bus, tram en metro in Nederland gaan we uit van de cijfers inclusief Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Het CVV is de afgelopen jaren steeds meer een alternatief cq aanvullend op het openbaar vervoer geworden. Het CVV-gebruik heeft zich ontwikkeld van ongeveer 12 miljoen reizigerskilometers per jaar in 2000 tot ruim 65 miljoen in 2004 [NEA, *Ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoerdiensten vanaf 2000 tot 2004*]. Voor 2000 was het CVV-gebruik door ov-reizigers minimaal.

Het blijkt dat het gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland de afgelopen jaren is gedaald met 3,8% in de periode 1995-2004.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	15,46	6.454	418	100,0
1996	15,52	6.573	424	101,4
1997	15,61	6.478	415	99,4
1998	15,70	6.600	420	100,7
1999	15,80	6.569	416	99,6
2000	15,92	6.602	415	99,3
2001	16,04	6.776	423	101,2
2002	16,14	6.598	409	97,9
2003	16,22	6.463	398	95,4
2004	16,27	6.536	402	96,2

[Bron: NEA]



Kwaliteit BTM

Punctualiteit

Voor het stads- en streekvervoer zijn geen punctualiteitscijfers voorhanden. Er wordt echter al wel jaren geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen voor het stads- en streekvervoer. Investerings in infrastructuur voor het stads- en streekvervoer verliepen in Nederland traditioneel via twee stromen: via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en via een gebundelde doeluitkering (GDU) aan decentrale overheden. Voor de periode 1996-2000 stelde het Rijk bovendien € 400 mln beschikbaar (dus € 80 mln. per jaar) voor kleinere infraprojecten die de doorstroming, snelheid en stiptheid van het OV ten goede kwamen (o.a. busbanen en verkeerslichtenregelingen): de zogenaamde 'de Boer-regeling'. De uitvoering van dit programma kwam echter wat aarzelend op gang zodat per jaar minder werd uitgegeven en de realisatie doorliep tot na 2000. Sinds 2004 is de GDU opgehoogd alsmede de grens vanaf wanneer een project nog via het MIT wordt gefinancierd. Inmiddels is de GDU opgegaan in een bredere uitkering waarvan ook de OV-exploitatie moet worden bekostigd (de brede doeluitkering, BDU) en zijn geen separate bedragen voor OV-infra meer voorhanden. Een voorzichtige schatting op basis van eerdere MIT-cijfers en informatie van decentrale overheden leidt echter tot de inschatting dat voor heel Nederland de afgelopen 10 jaar € 40 mln à €

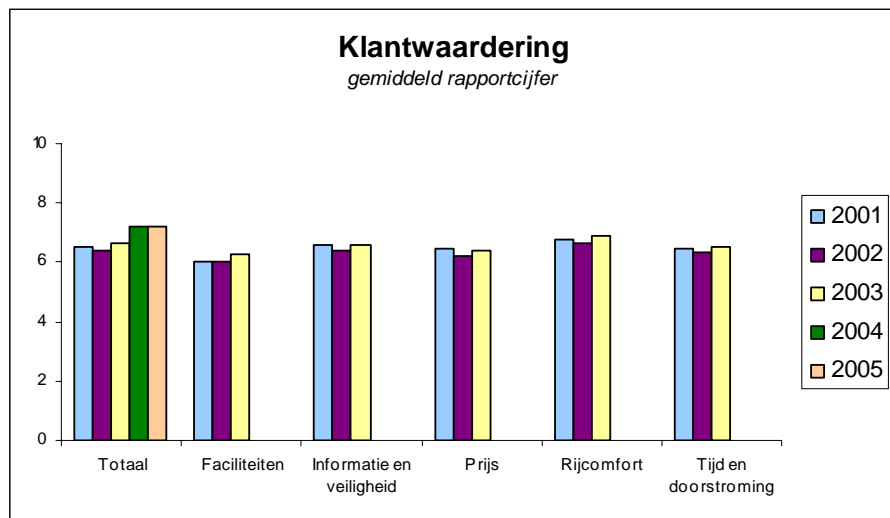
45 mln per jaar uitgegeven werd aan busbanen en overige bus-doorstroming (inclusief destijds de De Boer-regeling).

Klantoordelen

Het KpVV (voorheen CVOV) verricht sinds 2001 jaarlijks onderzoek naar het oordeel van reizigers over het stads- en streekvervoer. Onderdeel van dit onderzoek is de module klantwaardering. In de module klantenwaardering zijn per concessiegebied de gegevens over de kwaliteit van het openbaar vervoer gegeven zoals die wordt ervaren door de klant. Deze gegevens werden verzameld op basis van enquêtes (ongeveer 750 per concessiegebied) . De gegevens worden onderverdeeld naar vijf kwaliteitsindicatoren: faciliteiten, informatie en veiligheid, prijs, rijcomfort, en tijd en doorstroming. Ieder van deze indicatoren is verder onderverdeeld naar 32 aspecten in totaal. Voor elk van deze kwaliteitsindicatoren wordt gepeild naar de waardering. Antwoorden kunnen worden gegeven in rapportcijfers (1 t/m 10). De resultaten van de enquêtes worden verwerkt tot gemiddelde rapportcijfers per kwaliteitsaspect.

(1) Pag. 49 niet geheel helder is of de Totaal-cijfers t/m 2003 wèl vergelijkbaar zijn met de cijfers van 2004 en 2005. Graag helder maken.

Op basis van de scores op de afzonderlijke aspecten is een totaalscore bepaald. Die totaalscore alsmede de score voor de vijf kwaliteitsindicatoren voor de jaren 2001, 2002 en 2003 is hieronder weergegeven. Voor 2004 en 2005 is alleen de totaalscore gegeven, omdat door een verandering van de meetmethodiek de afzonderlijke scores niet vergelijkbaar zijn met eerdere jaren. De totaalscores zijn wel onderling vergelijkbaar over de verschillende jaren [Opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]. Het blijkt dat het gemiddelde cijfer is gestegen van een 6,55 in 2001 naar een 6,62 in 2003. In 2004 en 2005 bedroeg het cijfer dat aan het stads- en streekvervoer werd gegeven een 7,2. Voor de vijf hoofdindicatoren is eenzelfde beeld te zien.



[Bron: KpVV, OV-monitor]

Het belang dat aan elk van de aspecten wordt gehecht wordt eens in de drie jaar onderzocht, waarbij het cijfer kan variëren van 1 tot en met 5. De meest recente gegevens daarover dateren van 2001 (zie onderstaande tabel).

Aspect	Belang
Faciliteiten	3,37
Informatie en veiligheid	4,10
Prijs	3,93
Rijcomfort	3,80
Tijd en doorstroming	4,16

[Bron: KpVV, OV-monitor]

Toegankelijkheid

Het stads- en streekvervoer is de laatste jaren in Nederland steeds toegankelijker geworden. Het aandeel toegankelijke bussen zal stijgen van 55% in 2005 naar 98% in 2010. Deze ontwikkeling gaat veel verder dan de Europese regelgeving, die alleen over stadsbussen gaat [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Stappenplan OV, (DGP/SPO/U.05.01760)]. De toegankelijkheid van het trammaterieel kent een wat langer tijdspad, gezien de lange levensduur van een tram. Nieuwe trams die worden gekocht zijn echter wel allemaal (semi-)lagevloer. De vervoerbedrijven in Amsterdam en Rotterdam hebben onlangs een hele serie nieuwe toegankelijke trams gekocht, maar nog niet alle oudere trams zijn uitgestroomd. In Den Haag zijn alle trams hogevloer. De sneltram in Utrecht is goed toegankelijk.³¹ Daarmee komt het percentage toegankelijke trams in Nederland eind 2005 op 53,5%. Voor de ov-autoriteiten is toegankelijkheid een belangrijk punt van aandacht. De Wet Personenvervoer (Wp2000) biedt een instrument om verbeteringen van de toegankelijkheid te realiseren doordat voorschriften aan concessies kunnen worden verbonden. In het geval van aanbesteden werkt dit instrument nog krachtiger. Het instrument wordt ingezet om eisen te stellen aan verbetering van toegankelijkheid in het algemeen en de inzet van lagevloer materieel in het bijzonder. Dit is de drijvende kracht geweest achter de snelle penetratie van lagevloer materieel in de afgelopen jaren [AVV, Milieu en Toegankelijkheid, ervaringen met de Wp2000].

Met lagevloermaterieel is echter nog geen volledige toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer gerealiseerd. Dit vergt naast de inzet van lagevloer materieel ook aanpassingen in de infrastructuur en informatievoorziening. De realisatie van dergelijke projecten is niet eenvoudig. Zo is samenwerking van meerdere partijen nodig: concessieverlener, vervoerder, wegbeheerder / gemeente en soms zelfs aanliggende bedrijven of voorzieningen, en met name voor infrastructuur ook financiële middelen [AVV, Milieu en Toegankelijkheid, ervaringen met de Wp2000]. De meeste do's zijn recentelijk gestart met de ontwikkeling van halteplannen i.s.m. gemeenten en vaak ook gebruikersorganisaties van gehandicapten. Op een aantal plaatsen in Nederland zijn reeds initiatieven genomen om buslijnen integraal aan te pakken (materieel, halten, informatie). Concreet zijn dat op dit moment de servicelijnen 20/21 in het KAN-gebied, lijn 10 Breda-Oosterhout, de Phileas in Eindhoven, de Zuidtangent Haarlem-Schiphol-Amsterdam en lijnen in Twente en Groningen [opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]. Binnenkort zal de Minister van Verkeer en Waterstaat laten weten op welke wijze de halte-aanpak vorm gaat krijgen in Nederland. Dit vormt het startpunt van een planmatige aanpak van halten. Later dit jaar moet er een bestuurlijke overeenkomst getekend worden tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de 19 do's, waaraan ook (19) regionale halteplannen ten grondslag liggen.

³¹ Amsterdam: 84%, Rotterdam 48%, Den Haag 0% en Utrecht 100% toegankelijk. In Den Haag stromen eind 2006 50 nieuwe lagevloertrams in. Daarmee komt het percentage toegankelijk op 25%.

Ten behoeve van de groep voor wie ondanks aanpassingen het reguliere ov nog steeds niet toegankelijk is, kent Nederland georganiseerd doelgroepenvervoer. Dat is onder andere het Wvg-vervoer, het zittend en liggend ziekenvervoer (zorgverzekeringswet, AWBZ), REA-vervoer (reïntegratie) en Valys (Wvg-vervoer voor lange afstanden). Aan deze vormen van doelgroepenvervoer wordt bijna € 800 mln bijgedragen door de centrale en decentrale overheid tezamen [opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]. In het kader van bundeling van doelgroepenvervoer en overheveling van bevoegdheden hierover naar gemeenten alsmede in het kader van verbetering van de toegankelijkheid van het ov, streven het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport op langere termijn naar betere afstemming op lokaal niveau. Daarbij ligt het primaat bij het gebruik van het reguliere openbaar vervoer boven specifieke vervoersvoorzieningen.

7.1.2 Trein

Aanbod trein

Het aanbod in treinkilometers (voor alle reizigerstreinen, dus NS, NoordNed/Arriva en Syntus) is de afgelopen vier jaar met 6% toegenomen. Vooral van 2004 op 2005 is het aantal treinkilometers gestegen.

Jaar ¹	Inwoners (x 1 mln)	Voertuigkm trein (x 1 mln)	Voertuigkm per inwoner	Index vtkm/inw
2002	16,14	112,0	6,9	100
2003	16,22	115,5	7,1	103
2004	16,27	112,4	6,9	100
2005	16,31	120,3	7,4	106

¹ Cijfers voor overige jaren niet bekend

[Bron: Staatscourant nr. 247, Tariefsregeling gebruiksvergoeding 2005, p.18; ProRail, Aan het werk in 2004, p. 6-7; ProRail, Aan het werk in 2003, p.14]

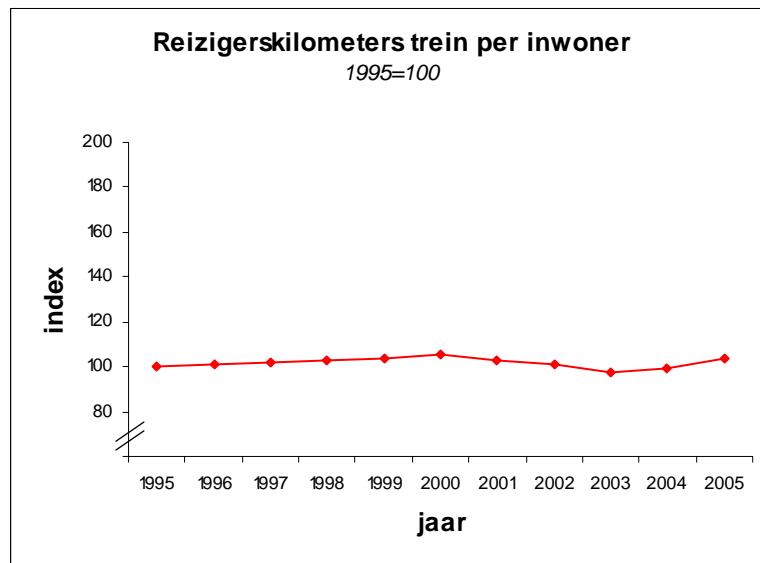
Gebruik trein³²

Het gebruik van de trein nam in de periode 1995-2000 toe (+6%). In de jaren daarna (2000-2003) neemt het gebruik van de trein per inwoner af. De laatste twee jaar laten weer een herstel zien.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	15,46	13.499	873	100
1996	15,52	13.695	882	101
1997	15,61	13.875	889	102
1998	15,70	14.107	899	103
1999	15,80	14.281	904	103
2000	15,92	14.666	921	106
2001	16,04	14.392	897	103
2002	16,14	14.288	885	101
2003	16,22	13.848	854	98
2004	16,27	14.097	866	99
2005	16,31	14.730	903	103

[Bron: Jaarverslagen NS]

³² Dit betreft enkel de reizigerstreinen van NS, niet die van Arriva en Syntus.



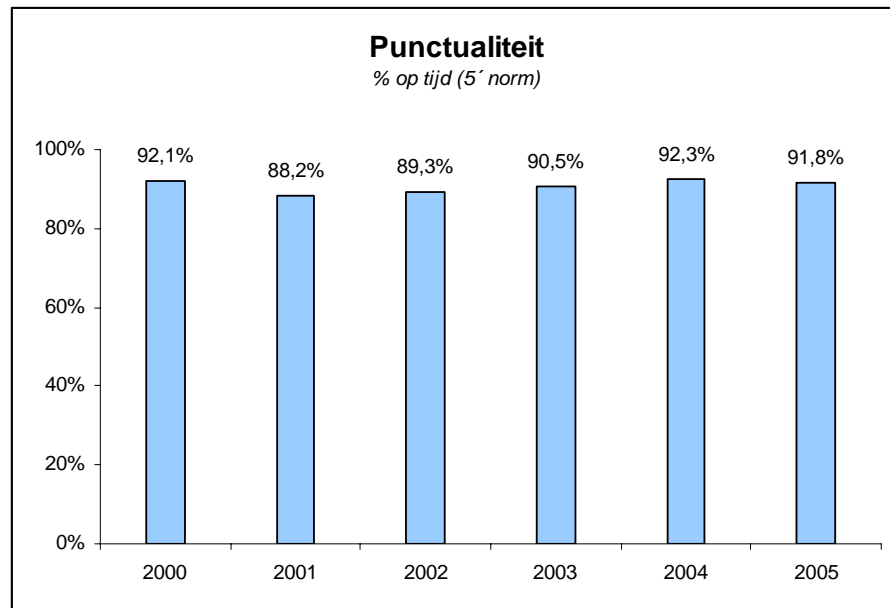
Kwaliteit trein

Punctualiteit

Infrabeheerder ProRail meet de punctualiteitscijfers van reizigerstreinen van NS door middel van automatische detectie in de buurt van stations. De norm die in Nederland wordt gehanteerd voor 'op tijd' is maximaal 3 minuten vertraagd bij aankomst. Internationaal wordt echter een andere norm gehanteerd: 5 minuten. In onderstaand overzicht worden de NS-cijfers volgens beide normen weergegeven. Het betreft het de punctualiteit op het hoofdrailnet. De punctualiteit van de contractsectorlijnen is hier niet in opgenomen. NS heeft in het vervoerplan 2005 aangegeven een richtwaarde van 86,5% na te streven volgens de 3 minuten-norm, waarmee het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft ingestemd. Dat is niet gerealiseerd.

Jaar	3 minuten	5 minuten
2000	84,7%	92,1%
2001	79,9%	88,2%
2002	81,2%	89,3%
2003	83,1%	90,5%
2004	86,0%	92,3%
2005	84,7%	91,8%

[Bron: NS, <http://www.ns.nl>]



[Bron: NS, <http://www.ns.nl>]

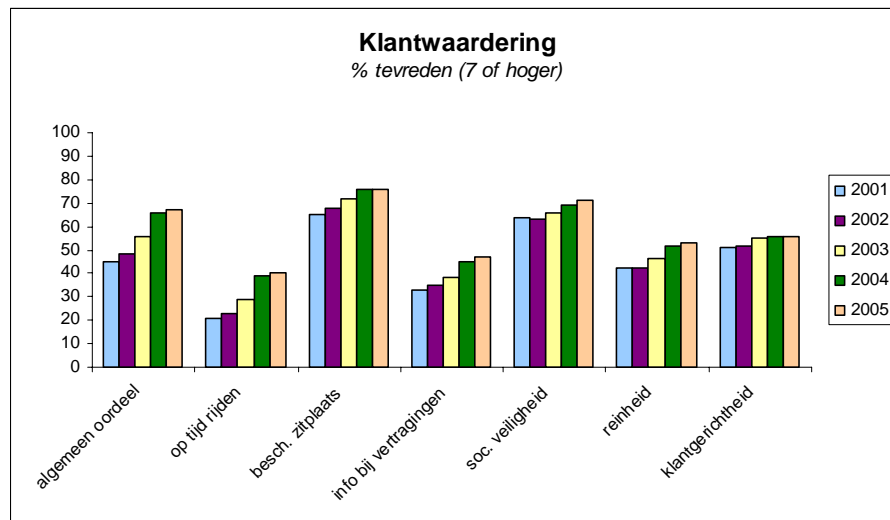
Klantoordelen

NS verricht doorlopend onderzoek naar het oordeel van de klant. Een begeleidingsgroep waarin consumentenorganisaties en NS zitting hebben houdt toezicht op de kwaliteit en betrouwbaarheid van het onderzoek en de uitkomsten.³³ Ieder kwartaal worden de resultaten gepubliceerd. Het betreft net als bij de punctualiteit de resultaten voor het hoofdrailnet.

Reizigers wordt door middel van een enquête in de trein gevraagd naar hun mening over ruim dertig aspecten van het reizen per trein. Er worden rapportcijfers gegeven. Gepubliceerd wordt het percentage tevreden klanten (d.w.z. rapportcijfer 7 of hoger).

Een aantal belangrijke aspecten uit dat onderzoek zijn opgenomen in onderstaande grafiek. Wat vooral opvalt is dat het klantoordeel over het op tijd rijden de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Meer dan op basis van de gerealiseerde punctualiteit verwacht zou mogen worden. Verder is het oordeel over NS in het algemeen de afgelopen jaren flink gestegen.

³³ Tot enige jaren gelden maakt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook deel uit van de begeleidingsgroep.



[Bron: Consumentenorganisaties en NS]

7.2 Auto

Bezit

Het aantal auto's per 1.000 inwoners is in Nederland de afgelopen 10 jaar flink gestegen (18%), waarbij de afgelopen drie jaar een stabilisatie lijkt op te treden.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Aantal auto's (x 1 mln)	Aantal auto's per 1.000 inw	Index auto's/inw
1995	15,46	5,6	364	100
1996	15,52	5,7	370	102
1997	15,61	5,8	372	102
1998	15,70	5,9	378	104
1999	15,80	6,1	387	106
2000	15,92	6,3	398	109
2001	16,04	6,5	408	112
2002	16,14	6,7	415	114
2003	16,22	6,9	425	117
2004	16,27	6,9	424	116
2005	16,31	7,0	429	118

[Bron: CBS, <http://www.cbs.nl>]

Reizigerskilometers

Het aantal reizigerskilometers met de auto (bestuurder en passagier tezamen) is de afgelopen 10 jaar toegenomen met ongeveer 10%.

Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inw.	Index rkm/inw
1995	15,46	131.400	8.500	100
1996	15,52	132.700	8.550	101
1997	15,61	136.500	8.747	103
1998	15,70	137.100	8.735	103
1999	15,80	141.300	8.940	105
2000	15,92	141.100	8.864	104
2001	16,04	141.600	8.829	104
2002	16,14	144.200	8.932	105
2003	16,22	146.100	9.007	106
2004	16,27	151.600	9.316	110

[Bron: Onderzoek Verplaatsings Gedrag (CBS), Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 (AVV)]

Wegennet

In 2005 bedroeg de lengte van het totale wegennet in Nederland 134.218 km. Het aantal kilometer autosnelwegen is in de afgelopen 5 jaar met ruim 100 kilometer toegenomen, oftewel 4,6%.

Jaar	Alle wegen (km)	Snelwegen (km)	Dichtheid snelwegennetwerk (km per km ²)
1995	111.221	2.178	52,4
1996	113.419	2.207	53,1
1997	115.617	2.223	53,5
1998	116.093	2.235	53,8
1999	117.430	2.256	54,3
2000	125.839	2.289	55,1
2001	130.450	2.499	60,2
2002	131.530	2.516	60,6
2003	132.394	2.541	61,2
2004	133.379	2.585	62,2
2005	134.212	2.600	62,6

¹ Vanwege een wijziging in definitie en onderzoeksmethode zijn de gegevens van voor 2000 maar beperkt vergelijkbaar met die van na 2000

[Bron: CBS, <http://www.cbs.nl>]

Snelheid

De gemiddelde snelheid van de auto in Nederland is de afgelopen jaren nauwelijks veranderd.

Jaar	Gemiddelde snelheid (km/h)
1995	45
1999	44
2000	45
2001	45
2002	45
2003	46

[Bron: OVG (CBS), MON04 (AVV)]

Congestie op de wegen

In Nederland is in 2000 de bezettingsgraad in reizigerskilometers per km weg ongeveer 1,5 miljoen rkm/km.

Tussen 1995 en 2001 is het totaal aantal kilometer file in Nederland meer dan verdubbeld.

Jaar	Lengte files (km)	Index
1995	55.000	100
1996	62.000	113
1997	67.000	122
1998	92.000	167
1999	107.000	195
2000	103.000	187
2001	115.000	209

[Bron: AVV: filemonitor 2003]

Het aantal verliesuren op werkdagen op het hoofdwegennet is de afgelopen jaren toegenomen met 15 tot 20%.

Jaar	Verliesuren ¹ (mln)	Index
1999	43,9	100
2000	45,0	103
2001	51,6	118
2002	47,2	108
2003	49,2	112
2004	52,3	119

¹ verliesuren hoofdwegennet op werkdagen, incl. schatting niet bemeten gebied.

[Bron: AVV]

7.3 Fietsen en lopen

Het aantal gelopen kilometers bleef vrij constant over de jaren heen (ca. 4 miljard kilometer per jaar). Het aantal fietskilometers schommelde tussen de 13 en 14 miljard. Per inwoner is er een afname in zowel fietsen als lopen te zien (van 6%).

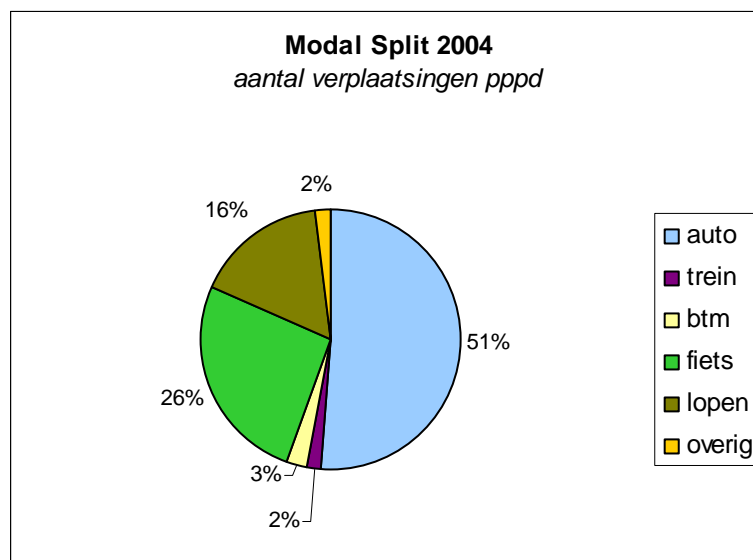
Jaar	Inwoners (x 1 mln)	Reiz.km (x 1 mln)	Reiz.km per inwoner	Index rkm/inw
1995	15,46	17.800	1.151	100
1996	15,52	17.000	1.095	95
1997	15,61	18.000	1.153	100
1998	15,70	17.000	1.083	94
1999	15,80	17.000	1.076	93
2000	15,92	17.000	1.068	93
2001	16,04	17.100	1.066	93
2002	16,14	17.000	1.053	91
2003	16,22	17.600	1.085	94
2004	16,27	17.700	1.088	94

[Bron: Onderzoek Verplaatsings Gedrag (CBS), Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 (AVV)]

7.4 Vergelijking modaliteiten

7.4.1 Modale verdeling alle modi

Het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 geeft de volgende modale verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in Nederland.



[Bron: AVV, Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004]

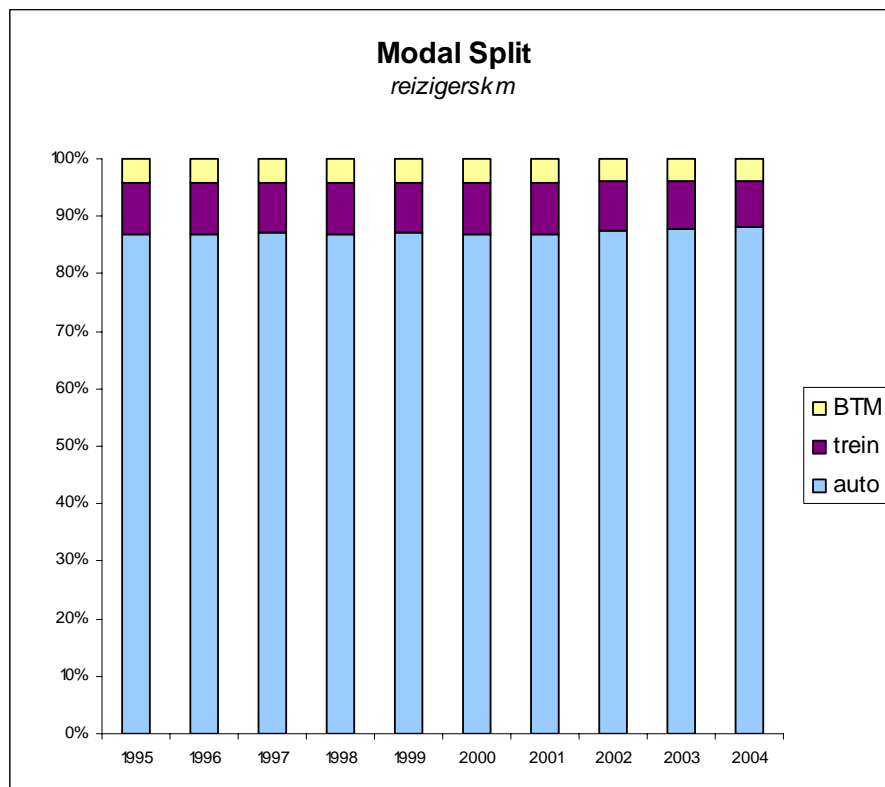
7.4.2 Vergelijking ov – auto

Modale verdeling auto en ov

Wanneer we kijken naar de verdeling van het aantal afgelegde reizigerskilometers met de drie voornaamste modi (auto, trein en btm) zien we dat het aandeel van de auto in het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers iets is gestegen ten nadele van het openbaar vervoer (van bijna 87% naar 88% voor de auto).

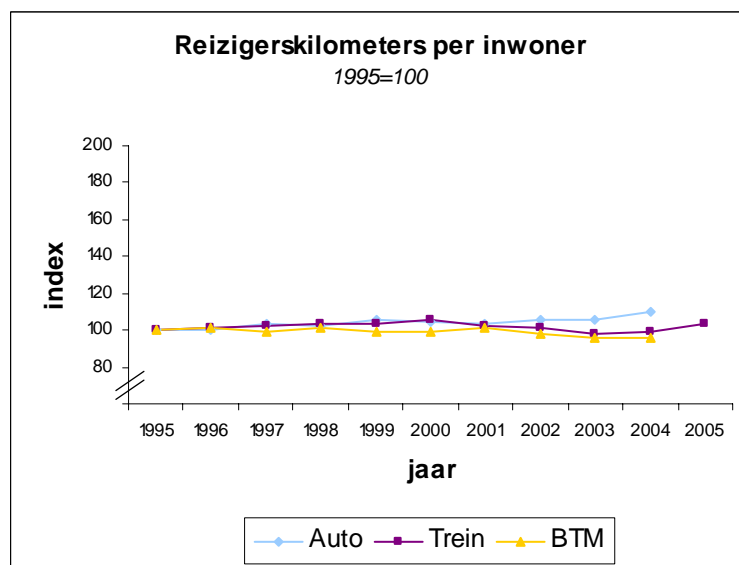
Jaar	Reizkm. auto (x 1 mld)	Reizkm. trein (x 1 mld)	Reizkm. BTM (x 1 mld)
1995	131,4	13,5	6,5
1996	132,7	13,7	6,6
1997	136,5	13,9	6,5
1998	137,1	14,1	6,6
1999	141,3	14,3	6,6
2000	141,1	14,7	6,6
2001	141,6	14,4	6,8
2002	144,2	14,3	6,6
2003	146,1	13,8	6,5
2004	151,6	14,1	6,5

[Bron: Onderzoek Verplaatsings Gedrag (CBS), Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 (AVV) (auto); Jaarverslagen NS (trein); Opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat (btm)]



Vergelijking reizigerskilometers

Wanneer we de indexen voor reizigerskilometers per inwoner van auto en openbaar vervoer (btm en trein) met elkaar vergelijken ontstaat het volgende beeld voor Nederland. Het blijkt dat in Nederland het relatieve aantal reizigerskilometers voor bus, tram en metro de afgelopen jaren is afgenomen met bijna 4%. Voor de trein is het na een aanvankelijke stijging en vervolgens sterke daling, weer ongeveer gelijk getrokken met 1995. Het autogebruik is juist toegenomen (met ruim 10%).



In absolute aantallen is het aantal reizigerskilometers dat elke Nederlander per jaar aflegt de afgelopen jaren voor de bus, tram en metro met 16 km afgenomen (incl. CVV). Die afname is vooral te zien in de jaren na 2001. Voor de trein was er een geringe afname te zien van 7 km per inwoner. Voor de auto was er een toename te zien met 816 km per persoon.

Vf-factor auto – ov

In onderstaande tabel is de reistijdverhouding auto – openbaar vervoer gegeven (vf-factor, op basis van deur-deur reistijden). Het blijkt dat op de korte afstand de auto een stuk sneller is. Pas vanaf een kilometer of 30 komt de vf-factor onder de 1,5, wat beschouwd wordt als een redelijke reistijdverhouding.

Afstandsklasse	Vf-factor 1998
0-5 km	5,1
5-10 km	4,3
10-15 km	3,7
15-30 km	2,5
30-50 km	1,3
>50 km	0,9

[Bron: OVG (CBS)]

7.4.3 Vergelijking ov – fiets en lopen

Het aantal reizigerskilometers afgelegd met de fiets en lopend is de afgelopen 10 jaar redelijk constant gebleven. Gerelateerd aan het aantal inwoners nam het gebruik van fietsen en lopen dus af. De afname is ongeveer 6% gezien over de periode 1995-2004. Het gebruik van het ov inclusief CVV per inwoner bleef in die periode ongeveer gelijk.

Tussen de afname van het gebruik van fietsen en lopen en de toename van het ov-gebruik is niet direct een eenduidig oorzakelijk verband vast te stellen.

8 Vergelijking cijfers en trends

In dit hoofdstuk worden de vervoercijfers en -trends in Vlaanderen en Nederland met elkaar vergeleken. Die vergelijking kan niet voor alle aspecten zonder meer worden gemaakt, bijvoorbeeld omdat de meetmethoden verschillen. Er is bij de aspecten die vergeleken worden kritisch gekeken naar de achterliggende meetmethoden en betrouwbaarheid van de gegevens. Indien een vergelijking niet eenduidig is te maken, is dit duidelijk aangegeven.

8.1 Openbaar vervoer

8.1.1 Bus, tram en metro

Aanbod

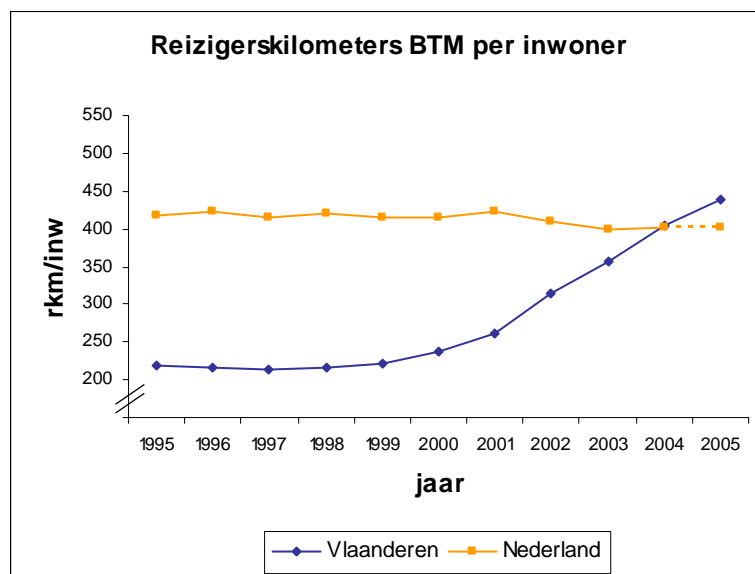
Het aanbod stads- en streekvervoer -uitgedrukt in voertuigkilometers- is de afgelopen jaren in Vlaanderen sterk gestegen, terwijl in Nederland het aanbod ongeveer gelijk is gebleven (uitgaande van een aanbod inclusief CVV).

Wanneer we kijken naar het absoluut aantal voertuigkilometers per inwoner, blijkt dat Vlaanderen en Nederland elkaar in 2004 niet zover ontlopen: beiden rond de 30 km per inwoner. Concluderend kan gesteld worden dat het aanbod stads- en streekvervoer in Vlaanderen 10 jaar geleden heel laag was en de afgelopen 10 jaar gelijkgetrokken is met het (redelijk stabiele) Nederlandse aanbod.

Gebruik

In Vlaanderen is het gebruik van de bus, tram en metro tussen 2000 en 2005 bijna verdubbeld. Het gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland is gedaald: de afgelopen 10 jaar met 3,8% (incl. CVV).

In onderstaande grafiek is het aantal reizigerskilometers per inwoner voor Vlaanderen en Nederland weergegeven. Voor Nederland is daarbij uitgegaan van het gebruik inclusief CVV.



De conclusie is dat Vlaanderen bezig is met een inhaalslag. In 2004 lag het gebruik per inwoner in Vlaanderen op ongeveer hetzelfde niveau. In 2005 is het gebruik van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen verder gestegen naar 437 reizigerskilometers per inwoner. Het cijfer van 2005 voor Nederland is niet bekend, maar de verwachting is dat dit niet veel afwijkt van 2004. Daarmee overstijgt het gebruik in Vlaanderen dat in Nederland.

Kwaliteit

Punctualiteit

Noch voor Vlaanderen noch voor Nederland zijn de punctualiteitscijfers van het stads- en streekvervoer bekend. Wel bekend is dat er zowel in Vlaanderen als in Nederland geïnvesteerd wordt in doorstromingsmaatregelen. In Nederland wordt hier echter al langer in geïnvesteerd dan in Vlaanderen, waar het pas de afgelopen paar jaar echt op de agenda is komen te staan en budget voor beschikbaar is gekomen.

Klantoordelen

In de paragrafen 6.1.1 en 7.1.1 zijn de resultaten van klantonderzoeken in Vlaanderen en Nederland weergegeven. Het blijkt dat het klantoordeel zowel in Vlaanderen als in Nederland de afgelopen jaren is gestegen.

De cijfers zijn onderling *niet* goed vergelijkbaar. Het meest in het oog springende verschil zit hem in het feit dat in Vlaanderen gewerkt wordt met een 7-puntsschaal (van zeer ontevreden tot zeer tevreden) en in Nederland met een 10-puntsschaal (rapportcijfers). Navraag bij De Lijn leverde op dat deze 7-puntsschaal niet zonder meer te vertalen is naar een 10-puntsschaal. Daarnaast wordt in Vlaanderen gerapporteerd in % respondenten dat tevreden is, in Nederland wordt een gemiddeld rapportcijfer berekend.

Om toch enigszins een vergelijking mogelijk te maken zijn de gebruikte vragenlijsten van beide onderzoeken naast elkaar gelegd. Voor een deel wordt naar dezelfde kwaliteitsaspecten gevraagd. Op deze aspecten kunnen de gegevens dus indicatief naast elkaar worden gezet. Op die wijze kan er inzicht verkregen worden in de relatieve scores op ieder van die aspecten. Daarbij moet er terdege rekening mee gehouden worden dat het gaat om een indicatieve vergelijking. Harde conclusies kunnen er niet uit getrokken worden.

Vlaanderen, 2004		<>	Nederland, 2003	
% tevreden	aspect		aspect	gem. cijfer
49%	Prijs	<>	Prijs van het ov	5,59
62%	Gemakkelijkheid op- en afstappen	<>	In- en uitstaphoogte	7,14
59%	Stiptheid	<>	Op tijd rijden (reis)	6,55
65%	Normale reistijd	<>	Reistijd ov	6,76
63%	Aansluitingen	<>	Wachttijd overstap	6,27
52%	Informatie/communicatie	<>	info tijden, routes	6,79
38%	Comfort aan haltes	<>	Faciliteiten op halte	6,44
58%	Algemeen gevoel van veiligheid op halte	<>	Sociale veiligheid halte	7,12
56%	Algemeen gevoel van veiligheid op bus/tram	<>	Sociale veiligheid voertuig	7,33
57%	Geluid binnen voertuig	<>	Geluidniveau binnen	6,66
46%	Properheid	<>	Reinheid voertuig	6,65
54%	Rijgedrag chauffeur	<>	Rijstijl chauffeur	6,85
58%	Vriendelijkheid chauffeur	<>	Vriendelijkheid	7,00
41%	Frequentie	<>	Frequentie	6,53

[Bron: De Lijn (Vlaanderen), OV-monitor (Nederland)]

Wat we kunnen concluderen uit bovenstaande tabel is dat zowel in Nederland als in Vlaanderen de faciliteiten op de halte als de prijs lager scoren dan de gemiddelde totaalscore. In Nederland scoren met name de aspecten sociale veiligheid en in- en uitstappen bovengemiddeld, in Vlaanderen de aspecten stiptheid, geluidsniveau in het voertuig en de reissnelheid van het ov relatief goed ten opzichte van het rekenkundig gemiddelde.

Zoals aangegeven zijn de klanttevredenheidsonderzoeken erg moeilijk vergelijkbaar. Dat was voor drie Nederlandse vervoerbedrijven (BBA, Hermes, RET), twee Belgische vervoerbedrijven (De Lijn, MIVB) en Dublin Bus aanleiding om een project op dit gebied op te starten. Dit project, een Interreg3-project gefinancierd door EURegio Middengebied, heeft tot doel om een rekenmodel te ontwikkelen waarmee de resultaten internationaal vergelijkbaar zijn. Dit project is momenteel in de afrondende fase. In april 2006 worden het resultaat van het project, het rekenmodel, gepresenteerd. Voor die tijd zijn de resultaten van dit project echter helaas nog niet voorhanden [*interview Dhr. A. Raaijmakers, BBA, d.d. 14 februari 2006*].

Toegankelijkheid

Het percentage toegankelijke bussen lag eind 2005 in Vlaanderen en Nederland op een vergelijkbaar niveau. In Vlaanderen was eind 2005 52% van de bussen toegankelijk, in Nederland 55%. Wat betreft de trams ligt het percentage in Vlaanderen een stuk lager: Vlaanderen 36,6%, Nederland 53,5%. De toegankelijkheid van het materieel wordt zowel in Vlaanderen als in Nederland steeds groter. Dit heeft niet alleen te maken met 'goodwill' van de vervoerders of met beleidsmaatregelen in beide landen, maar ook met Europese regelgeving. Vanuit Europa worden richtlijnen gegeven voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dit heeft onder andere tot gevolg dat er nauwelijks meer vraag is naar andere voertuigen dan lagevloer. Dit leidt er vervolgens toe dat er door de belangrijkste busleveranciers ook nauwelijks andere voertuigen dan lagevloer worden geleverd. In 2010 is in Nederland naar verwachting 98% van de bussen toegankelijk, in Vlaanderen 100%.

Het toegankelijk maken van halten heeft noch in Vlaanderen noch in Nederland tot nu toe een grote vlucht gemaakt, al is er zowel in Vlaanderen als in Nederland wel veel aandacht voor. Dat heeft deels te maken met het feit dat samenwerking van meerdere partijen nodig is: opdrachtgevende overheid, vervoerder, wegbeheerder / gemeente en soms zelfs aanliggende bedrijven of voorzieningen, en met name voor infrastructuur ook financiële middelen. Wel zijn in beide landen een aantal geslaagde projecten op dit gebied te zien. In Nederland worden vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken gemaakt met do's (en via hen met gemeenten), in Vlaanderen loopt dit via De Lijn.

Voor die groepen mensen voor wie het openbaar vervoer niet toegankelijk is, bestaan in Vlaanderen en in Nederland vormen van alternatief (doelgroepen-)vervoer. In Vlaanderen zijn dat de 'minder mobiele centrales' en vervoer georganiseerd door ziekenfondsen. In Nederland onder andere het door gemeenten georganiseerde Wvg-vervoer en het AWBZ-vervoer. Het verschil is dat dit alternatief vervoer in Nederland professioneel georganiseerd is met flinke budgetten, terwijl het in Vlaanderen afhankelijk is van vrijwilligers en specifieke regelingen van verschillende ziekenfondsen.

8.1.2 Trein

Aanbod

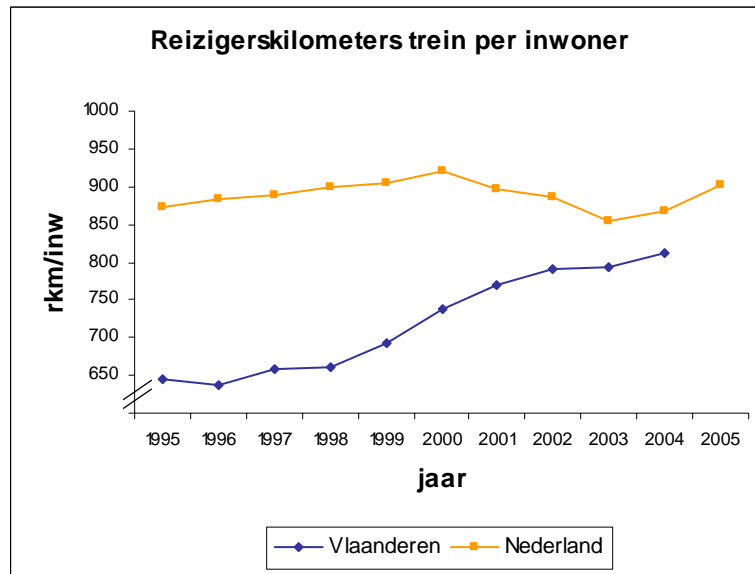
Zowel in Nederland als in België is te zien dat het aanbod in treinkilometers per inwoner de afgelopen jaren met een paar procent is toegenomen. In Nederland was een vrij sterke stijging te zien van 2004 op 2005 (6%).

De conclusie is dat in de afgelopen jaren in België meer treinkilometers per inwoner werden aangeboden dan in Nederland. Door de stijging in Nederland van 2004 op 2005 is dit op gelijk niveau uitgekomen.

Gebruik

Zowel in Vlaanderen als in Nederland was er in de tweede helft van de jaren '90 een stijging te zien in het gebruik van de trein. In Vlaanderen was die stijging een stuk sterker dan in Nederland (ca 15% tov 6%). In Vlaanderen zet die groeitrend zich door. In 2004 worden er zelfs een kwart meer reizigerskilometers per inwoner gemaakt dan in 1995. In Nederland is er de eerste jaren van de 21^e eeuw een afname in het gebruik te zien. Vanaf 2003 is er echter weer herstel te zien. Uiteindelijk ligt het gebruik van de trein per inwoner in 2005 3% hoger dan in 1995.

Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling in het absolute aantal reizigerskilometers per inwoner voor Vlaanderen en Nederland zien.



Uit de grafiek blijkt duidelijk dat het treingebruik in Nederland hoger is dan in Vlaanderen. Dit is echter niet heel opmerkelijk omdat de afstanden in Nederland groter zijn dan in Vlaanderen. En de trein is vooral sterk in het lange afstandsvervoer. Het verschil tussen Vlaanderen en Nederland is de afgelopen jaren wel veel kleiner geworden.

Kwaliteit

Punctualiteit

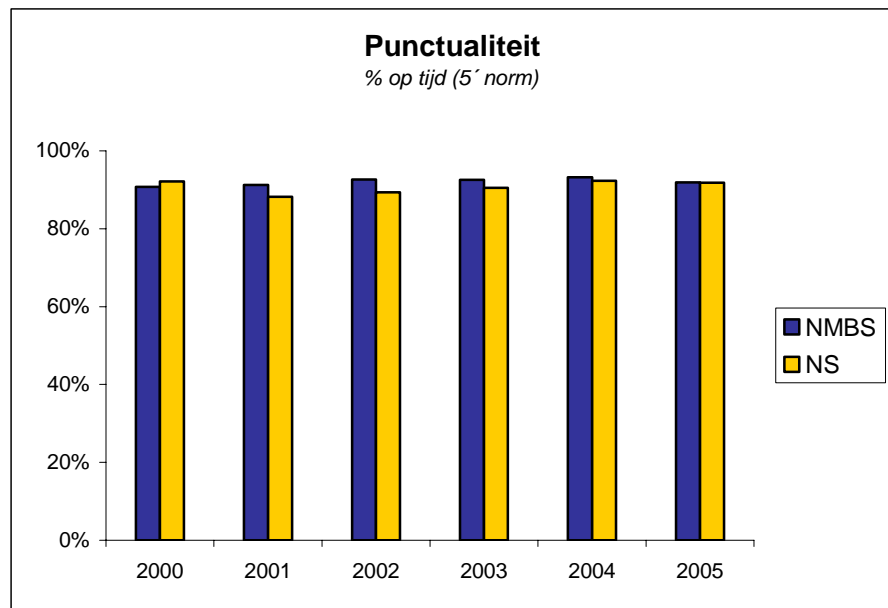
Zoals gezegd zijn de normen in Nederland en België verschillend. In Nederland geldt een norm van 3 minuten voor op tijd, in België 5. In Nederland telt

vertraging veroorzaakt door overmacht, uitvoering van grote investeringswerken en langdurige snelheidsverminderingen vanwege veiligheidsredenen mee in de cijfers, in België mag dat buiten beschouwing gelaten worden. Deze twee zaken zijn echter te ondervangen, aangezien de NS-cijfers ook volgens de 5 minuten-norm bekend zijn en de cijfers voor België ook voor 'neutralisatie'. Dan is het beeld als in onderstaande grafiek. Het blijkt dat de punctualiteit in Nederland en België op ongeveer hetzelfde niveau ligt.

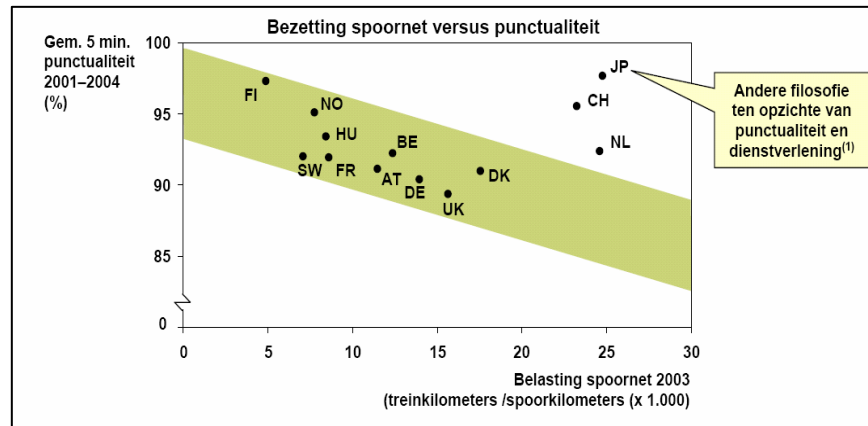
Er dient echter nog wel opgemerkt te worden dat de cijfers nog steeds niet helemaal vergelijkbaar zijn. Er spelen nog een aantal zaken waarvoor niet gecorrigeerd is:

- het Nederlandse net wordt veel intensiever gebruikt dan het Belgische;
- De cijfers voor Nederland betreffen alleen de treinen op het Hoofdrailnet, die van België op het gehele net.

Deze twee punten geven aan dat het cijfer voor NS waarschijnlijk iets positiever gelezen moet worden.



NS heeft zelf onderzocht hoe zij wat punctualiteit betreft internationaal gezien zouden scoren indien rekening wordt gehouden met de bezetting van het spoornet. Dat is weergegeven in onderstaande figuur. NS blijkt bovengemiddeld goed op tijd te rijden (markering "NL").



¹ Deuren sluiten na 14 seconden, ook als nog niet iedereen is ingestapt
[Bron: NS]

Klantoordelen

Net als voor de klantoordelen over bus, tram en metro geldt dat de resultaten van de klantonderzoeken van NS en de NMBS niet zonder meer vergelijkbaar zijn. Dat zit in verschillen in meetmethode en onderzochte aspecten, maar ook in verschillen in wijze van rapporteren: NS rapporteert het percentage klanten dat een 7 of hoger geeft, NMBS het gemiddelde rapportcijfer.

Wanneer we ter indicatie de cijfers over de aspecten algemene tevredenheid, op tijd rijden en reinheid naast elkaar zetten, blijkt dat zowel in België als in Nederland reizigers hun vervoerbedrijf ieder jaar betere cijfers geven, zowel het algemene oordeel als het oordeel over op tijd rijden en de reinheid.³⁴

NMBS	Algemeen (rapportcijfer)	Punctualiteit (rapportcijfer)	Reinheid (rapportcijfer)
2001	6,8	6,1	6,2
2002	7,1	6,5	6,3
2003	7,2	6,7	6,4
2004	7,4	7,0	6,7

NS	Algemeen (% 7 of hoger)	Punctualiteit (% 7 of hoger)	Reinheid (% 7 of hoger)
2001	45	21	42
2002	48	23	42
2003	56	29	46
2004	66	39	52
2005	67	40	53

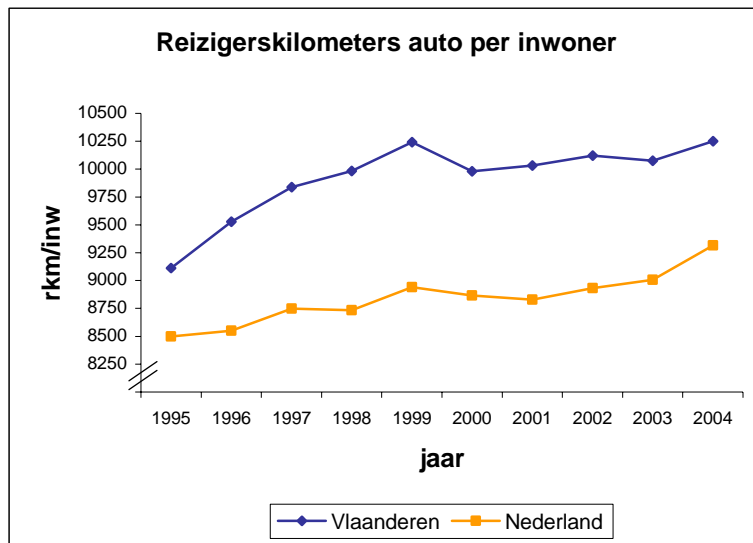
8.2 Auto

Zowel in Vlaanderen als in Nederland is het autobezit de afgelopen 10 jaar fors gestegen. Het autobezit in Vlaanderen ligt ongeveer 15% hoger dan in Nederland.

³⁴ De cijfers over 2005 voor de NMBS zijn nog niet bekend.

Gebruik

Met die 15% meer auto's per 1.000 inwoners wordt in Vlaanderen ook meer gereden dan in Nederland. Het aantal reizigerskilometers per auto is weergegeven in onderstaande grafiek. Een Vlaming reed de afgelopen 10 jaar gemiddeld ruim 1.000 km meer auto per jaar dan een Nederlander. Over 10 jaar gezien is de toename van het aantal autokilometers per inwoner in Vlaanderen sterker dan in Nederland (1.000 km ten opzichte van ruim 800 km). Wat heel erg opvalt in Vlaanderen is dat het aantal autokilometers per inwoner na een sterke groei tussen 1995 en 1999 de laatste jaren nauwelijks verder is toegenomen.



Congestie

In Vlaanderen is de dichtheid van het wegennetwerk groter dan in Nederland, aangezien de bezettingsgraad van het totale wegennet in Vlaanderen door het autoverkeer met ongeveer 900 duizend reizigerskilometers per kilometer weg lager is dan in Nederland (1,5 miljoen), terwijl het aantal reizigerskilometers per inwoner hoger ligt. De druk op de Nederlandse wegen is dus groter ondanks het feit dat een gemiddelde Nederlander minder autorijdt dan een gemiddelde Vlaming.

Opmerkelijk is dat in Vlaanderen het percentage verliesuren niet is gestegen ten opzichte van 2001. Uit de Vlaamse cijfers kan echter niet direct geconcludeerd worden dat de congestie blijvend is gestabiliseerd, aangezien de cijfers voor de overige jaren niet bekend zijn. De cijfers voor 2004 zullen sowieso een vertekend beeld geven, omdat er op de Antwerpse Ring wegens de heraanleg geen metingen meer plaatsvonden.

8.3 Fietsen en lopen

Voor Vlaanderen zijn slechts cijfers uit 1995 en 2000 bekend over het fiets- en loopgebruik. Die cijfers laten een toename van het aantal reizigerskilometers per fiets en lopend zien. In Nederland is het totaal aantal reizigerskilometers dat fietsend en lopend wordt afgelegd de afgelopen 10 jaar vrij constant. Gerelateerd aan de groei van het aantal inwoners neemt in Nederland het fiets- en loopgebruik dus af. Per inwoner wordt er in Nederland overigens veel meer gelopen en veel meer gefietst dan in Vlaanderen.

8.4 Vergelijking modaliteiten

Modal split

Uit de modale verdeling van het aantal verplaatsingen per persoon per dag blijkt eveneens dat het autogebruik in Vlaanderen een stuk hoger ligt dan in Nederland. Het ov-gebruik ligt op ongeveer hetzelfde niveau, terwijl in Nederland meer verplaatsingen per fiets en lopend worden afgelegd.

Wanneer naar de verdeling van de reizigerskilometers over de drie belangrijkste modi (auto, trein en bus, tram, metro) wordt gekeken, blijkt eveneens dat het autogebruik in Vlaanderen hoger ligt. In Vlaanderen was in 2004 de auto voor 89,4% van de reizigerskilometers van deze drie modi tezamen verantwoordelijk, in Nederland was dat 88,0%. In Vlaanderen is het aandeel de laatste 10 jaar echter afgenomen van 91,3 in 1995 naar 89,4 in 2004. In Nederland is het aandeel toegenomen van 86,8% naar 88,0%.

Het aandeel trein was in Vlaanderen een stuk lager: 7,1% ten opzichte van 8,2% in Nederland. Bus, tram en metro droegen in Vlaanderen voor 3,5% bij van het totaal aantal reizigerskilometers afgelegd met de drie voornaamste modi. In Nederland was dit 3,8%. Ook hier geldt echter dat de trend in Vlaanderen en Nederland tegengesteld is: in Vlaanderen stijgend gebruik, en in Nederland dalend gebruik.

Reistijdverhouding auto – ov

Voor zowel Nederland als Vlaanderen is de vf-factor voor 1998 bekend (gerekend in deur-tot-deur reistijden). In Nederland is echter een onderverdeling in verplaatsingsafstand gemaakt en in Vlaanderen een onderverdeling naar productsoort van het ov. Daarom zijn de cijfers niet vergelijkbaar.

Vergelijking ov en fietsen/lopen

Ondanks het feit dat er niet veel gegevens over het fietsen en lopen in Vlaanderen bekend zijn, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de toename in het gebruik van het ov niet geleid heeft tot een afname in het fietsen en lopen. In Nederland is er evenmin een verband te zien tussen fietsen en lopen en het ov-gebruik.

8.5 Concluderend

Gebruik verschillende modaliteiten in Vlaanderen

Wat uit de vergelijking van het gebruik per modaliteit over de jaren heen heel duidelijk blijkt, is dat de sterke toename van het gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen niet direct heeft geleid tot een afname van het aantal autokilometers. Wat echter wel opvalt is dat het aantal autoreizigerskilometers per inwoner de laatste paar jaar niet verder is gegroeid. Onbekend is wat de ontwikkelingen in het aantal reizigerskilometers auto geweest zou zijn zonder groei van het openbaar vervoer. Feit is dat de automobiliteit in Nederland de afgelopen jaren is gestegen. Het verband tussen de stagnatie in de groei van de automobiliteit en de groei in het ov-gebruik in Vlaanderen is niet hard te maken, maar dát de groei in het autogebruik stagneert op het moment dat het ov-gebruik stijgt is een feit.

De Lijn en het Vlaams Gewest hebben *geen* eenduidig beeld van waar de toename van het gebruik van het openbaar vervoer (zowel in aantal reizigers als in aantal reizigerskilometers) vandaan komt. Zijn het nieuwe reizigers, zijn bestaande reizigers meer met het ov gaan reizen, zijn mensen van de auto op het ov overgestapt? Er is geen totaal-onderzoek naar verricht [*opgave De Lijn*]. Wel zijn er op deelaspecten onderzoeken verricht. Zo is gebleken dat veel jongeren die nu een Buzzy Pazz hebben, veel verplaatsingen voorheen met de auto (als bestuurder of passagier) maakten. Vooral voor verplaatsingen met een sociaal-recreatief motief is de overstap van auto naar De Lijn groot (ca 35-60% van de respondenten maakte voorheen gebruik van de auto bij verplaatsingen met dit motief). Voor het woon-school verkeer moest vooral de fiets flink inboeten (39% maakte voorheen voor dit motief gebruik van de fiets) [*De Lijn, Buzzy Kompazz, januari 2005*]. Onderzoek onder mensen die hun nummerplaat hebben ingeruild voor een abonnement op De Lijn heeft uitgewezen dat na de inlevering van de nummerplaat het verplaatsingsgedrag van de respondenten is veranderd; waar 27% voordien De Lijn vaak gebruikte, is dat daarna opgelopen tot 65%. Ook ander openbaar vervoer wordt duidelijk vaker gebruikt na het inleveren van de nummerplaat, alsmede de fiets en lopend (zij het in mindere mate). Onbekend is het effect op het autogebruik (als bestuurder of passagier) [*De Lijn, onderzoek DINA, juli 2005*]. Een onderzoek dat De Lijn in oktober 2005 heeft uitgevoerd onder 300 Vlaamse gezinnen laat zien dat één op de acht Vlamingen meer gebruik is gaan maken van het openbaar vervoer door de hoge brandstofprijzen [*persbericht De Lijn op <http://www.delijn.be>*]. Dat zegt echter niets over de bestendigheid van die verschuiving.

Echter zoals reeds gezegd zijn er onvoldoende onderzoeksresultaten beschikbaar om een algemeen beeld over de herkomst van de groei van het ov-gebruik te vormen. Dit wordt door De Lijn en het Vlaams Gewest bevestigd.

Vlaanderen in relatie tot Nederland

Door een sterke toename van het aantal voertuigkilometers btm in Vlaanderen de afgelopen jaren, is het aanbod ov in Vlaanderen en Nederland in 2005 ongeveer gelijk.

Vlaanderen kende de afgelopen jaren -onder invloed van de groei van het aanbod én onder invloed van allerlei tariefmaatregelen- ook een sterke toename in het ov-gebruik, Nederland niet. Echter, het gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland en Vlaanderen per inwoner was in 2004 ongeveer gelijk, het treingebruik in Nederland zelfs hoger. Vlaanderen heeft de afgelopen jaren dus op het gebied van het ov-gebruik een inhaalslag gemaakt ten opzichte van Nederland. In 2005 is het gebruik van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen verder gestegen. In Nederland is dit niet het geval.

Het autogebruik is de laatste jaren in Vlaanderen minder sterk gestegen dan in Nederland.

Kwaliteit openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in Nederland en Vlaanderen de afgelopen jaren positiever beoordeeld door de reiziger. De punctualiteit trein ligt even hoog. De resultaten van de onderzoeken in Vlaanderen en Nederland zijn niet goed vergelijkbaar. Er kan dus geen uitspraak gedaan worden over het feit of de reiziger in Vlaanderen meer tevreden is dan in Nederland of andersom.

De toegankelijkheid van het materieel wordt zowel in Vlaanderen als in Nederland steeds groter. Dit wordt ook ingegeven door Europese regelgeving. In Nederland ligt het percentage toegankelijke bussen eind 2005 op 55%, in Vlaanderen op 52%. Voor trams was dit respectievelijk 53,5% in Nederland en 36,6% in Vlaanderen. In 2010 is in Nederland naar verwachting 98% van de bussen toegankelijk, in Vlaanderen 100%. Het toegankelijk maken van halten vindt noch in Vlaanderen noch in Nederland veel plaats. Wel zijn er al een aantal initiatieven waar te nemen, zowel in Vlaanderen als in Nederland. Er is in ieder geval veel aandacht voor. Voor die groepen mensen voor wie het openbaar vervoer niet toegankelijk is, bestaan in beide landen vormen van alternatief vervoer. Het verschil is dat dit alternatief vervoer in Nederland professioneel georganiseerd is met hoge budgetten, terwijl het in Vlaanderen afhankelijk is van vrijwilligers en specifieke regelingen van verschillende ziekenfondsen.

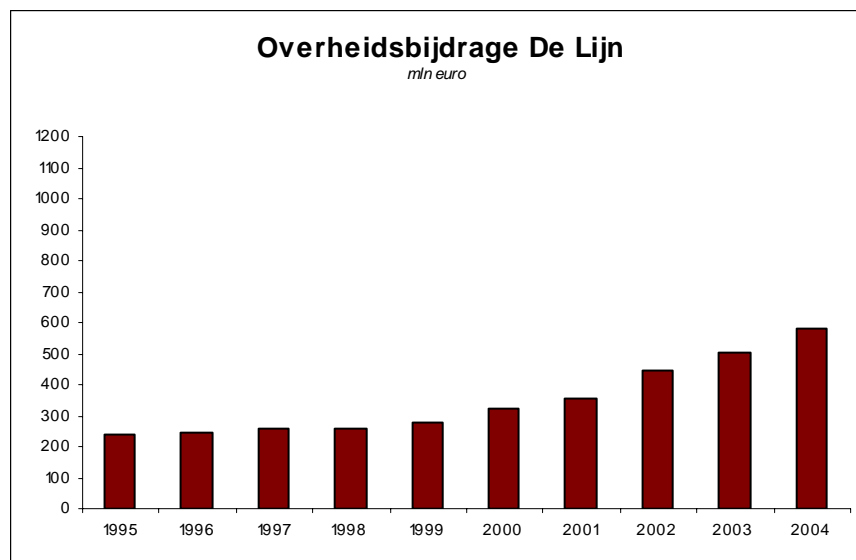
9 Financiering openbaar vervoer

9.1 Vlaanderen

9.1.1 Stads- en streekvervoer

Overheidsbijdrage exploitatie

De overheidsbijdrage van het Vlaams Gewest aan De Lijn bedroeg in 1995 ruim 9,5 mld Belgische frank, oftewel € 238 mln. In 2004 was dit gestegen tot ruim € 580 mln; bijna twee en een half maal zoveel. Indien gecorrigeerd wordt voor inflatie³⁵ resteert een stijging van 86%. Met name vanaf het jaar 2000 nam de bijdrage sterk toe. In onderstaande grafiek zijn de *niet-geïndexeerde* cijfers weergegeven.



*Inclusief kapitaalsubsidies, exclusief bijdrage leerlingenvervoer
[Bron: Jaarverslagen De Lijn]*

Bij dit bedrag inbegrepen zijn compensaties voor de tariefmaatregelen van het Vlaams Gewest die in paragraaf 5.4 zijn genoemd (65⁺-ers gratis, etc., etc.). Dat betrof in 2000 € 15 mln en is in 2004 toegenomen tot € 20 mln [*opgave Vlaams Gewest*]. De gelden die binnenkomen via de lokale overheden als derdebetaler zijn *niet* opgenomen als overheidsbijdrage, maar als vervoeropbrengsten van De Lijn.

Verder kan binnen de overheidsbijdrage van € 580 mln (2004) een onderscheid worden gemaakt tussen de 'basisdotatie' en gelabeld geld speciaal voor mobiliteitsconvenanten en de basismobiliteit. Deze laatste post, die in 2004 een bedrag van € 33,55 mln omvatte, geeft slechts beperkt informatie omdat uitbreidingen van het ov-aanbod die gerealiseerd worden in het kader

³⁵ Veronderstelde index 131, gebaseerd op de loon- en prijsontwikkeling in de Nederlandse ov-sector.

van de basismobiliteit, na verloop van tijd uit de reguliere middelen gefinancierd worden.³⁶

Overheidsbijdrage infrastructuur

In de eerder genoemde subsidiebedragen van het Vlaams Gewest zijn zogenaamde kapitaalsubsidies opgenomen, waarmee De Lijn investeringen kan verrichten. Dit betreft alle voorkomende investeringen ten behoeve van het openbaar vervoer: voertuigen, remises en werkplaatsen, energie-installaties, spoorvernieuwing, (bus)stations, doorstroming, roetfilters, etc. Uit de beheersovereenkomst kan worden afgeleid dat het bedrag bestemd voor investeringen in de infrastructuur voor doorstromingsmaatregelen in 2004 € 19,4 mln was [*Beheersovereenkomst De Lijn 2003 - 2009*]. Voor de overige jaren kan dit bedrag niet nauwkeurig worden bepaald. Er moet dus een gedeelte van de totale kapitaalsubsidie dat bestemd is voor investeringen in de doorstromingsinfrastructuur worden geschat. Bekend is dat kapitaalsubsidies een aantal jaren geleden een stuk lager waren dan in meer recente jaren. Bekend is verder dat het investeren in infrastructuur voor doorstroming in Vlaanderen de afgelopen jaren sterk is toegenomen. Daarom is voor 2003 naar schatting een bedrag van € 15 mln bestemd voor investeringen in doorstromingsmaatregelen, voor 2002 € 8 mln en dit bedrag loopt vervolgens met € 2 mln per jaar terug tot een basisbedrag van € 1 mln per jaar voor de jaren 1995 – 1998.³⁷

De Vlaamse Regering heeft overigens voor 2006 en 2007 een extra jaarlijkse bijdrage van € 18 mln beschikbaar gesteld specifiek voor de financiering van doorstromingsmaatregelen.

Vervoeropbrengsten

In dezelfde periode bleven de -niet voor inflatie gecorrigeerde- netto-vervoerontvangsten nagenoeg constant, van € 110 mln in 1995 tot € 111 mln in 2004. In deze bedragen zijn de geldstromen die binnenkomen via derdebetalers opgenomen (zie paragraaf 5.2). Het bedrag dat via de derdebetalers binnenkomt is echter niet te isoleren, aangezien de cofinanciering van abonnementen onder de totaalpost 'abonnementen' wordt geboekt.

Zoals eerder vermeld wordt de bijdrage die het Vlaams Gewest betaalt aan De Lijn als compensatie voor de genomen tariefmaatregelen door het Gewest (zoals 65⁺-ers gratis, etc., etc.; zie paragraaf 5.4) gerekend tot de overheidsbijdrage. Feitelijk is hier echter sprake van een derdebetalergeldstroom die gerekend moet worden tot de vervoeropbrengsten van De Lijn [*opgave Vlaams Gewest*]. Immers, het Vlaamse Gewest 'koopt' vervoer in bij De Lijn. De laatste kolom in onderstaande tabel geeft deze bedragen weer.

³⁶ Overigens blijft het totaalbedrag dat aan de invoering van basismobiliteit is besteed binnen het bedrag dat daarvoor in 2001 voor het totale project geraamd is (€ 134 miljoen). Met de projecten 2006 wordt het totaalbedrag naar verwachting namelijk € 126 miljoen [*Meer en beter openbaar vervoer, beleidsvisie van Vlaams Minister van Mobiliteit, 19 september 2005, p. 9*].

³⁷ Navraag bij De Lijn leverde op dat zij niet weten welke bedragen het exact zijn, maar dat deze schatting waarschijnlijk de werkelijkheid behoorlijk goed benadert.

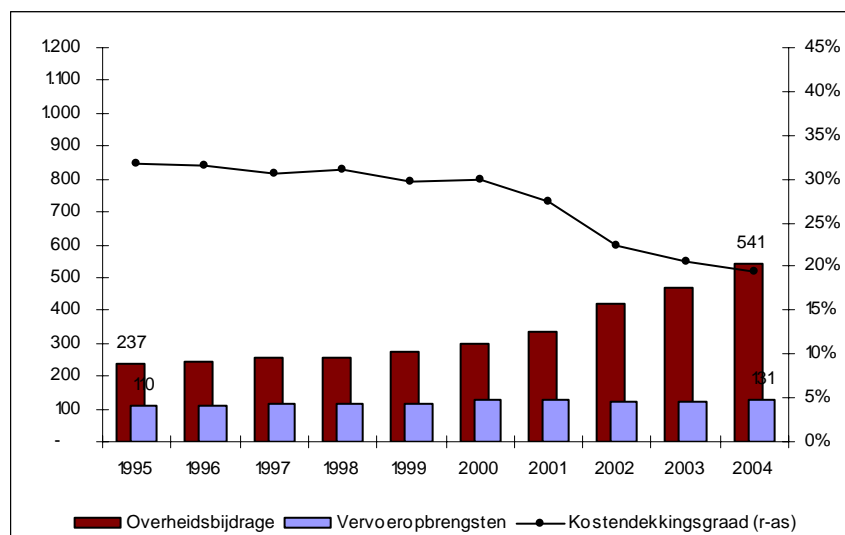
Jaar	Vervoeropbrengsten De Lijn <i>mln euro</i>	Vervoeropbrengsten incl tariefcompensaties <i>mln euro</i>
1995	110	110
1996	111	111
1997	113	113
1998	115	115
1999	117	117
2000	113	128
2001	110	126
2002	105	122
2003	103	121
2004	111	131

[Bron: Jaarverslagen De Lijn; opgave Vlaams Gewest]

Kostendeckking

Om de kostendeckingsgraad te kunnen bepalen, werken we met de overheidsbijdrage excl. de bijdrage voor infrastructuur voor doorstromingsmaatregelen en excl. de compensatie voor tariefsmaatregelen. Voor de vervoeropbrengsten werken we met de opbrengsten uit kaartverkoop plus de derdebetaler-geldstroom (incl. de compensaties voor tariefmaatregelen van het Vlaams Gewest).

Zetten we de ontwikkeling van de opbrengsten naast die van de overheidsbijdrage, dan wordt zichtbaar dat de kostendeckingsgraad van het vervoer van De Lijn is afgenomen van bijna 32% in 1995 tot ruim 19% in 2004.³⁸ Merk op dat (een deel van) de overheidsbijdrage, namelijk datgene wat valt onder de derdebetalersregelingen, wordt geteld bij de vervoeropbrengsten en niet bij de overheidsbijdrage (zie paragraaf 5.2 en 5.4). De daadwerkelijke reizigersopbrengsten zijn dus lager.



[Bron: Jaarverslagen De Lijn; opgave Vlaams Gewest; bewerking TransTec]

³⁸ De kostendeckingsgraad is berekend door de vervoerinkomsten (incl. alle derdebetalers) te delen door de som van de overheidsbijdrage (excl. derdebetalers) en de vervoerinkomsten (incl. derdebetalers).

9.1.2 Spoorvervoer

Overheidsbijdrage

Naast De Lijn wordt er openbaar vervoer in Vlaanderen verzorgd door de NMBS. Uit het jaarverslag 2004 van de NMBS komt naar voren, dat de NMBS (dat is zowel exploitatie als infrastructuur)³⁹ € 1.076 mln ontvangt als 'staatscompensatie'. Dat is op te splitsen in € 396 mln tbv de exploitatie van het reizigersvervoer en € 680 mln voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur [*Jaarverslag 2004 NMBS*].

Dit bedrag geldt voor geheel België. Omrekenen naar het gedeelte dat op Vlaanderen van toepassing is, is niet eenvoudig. Het spoorverkeer is immers sterk op de lange afstanden gericht en in het bijzonder op Brussel. Maar uitgaande van het feit dat de afgelopen 10 jaar ca. 56% van het totaal aantal reizigerkilometers dat met de trein in België werd gemaakt in Vlaanderen lag [<http://aps.vlaanderen.be>], houden we deze verdeelsleutel ook aan voor de geldstromen. Deze verdeelsleutel resulteert in € 222 mln overheidsbijdrage tbv de exploitatie en € 381 mln tbv beheer en onderhoud infrastructuur.

Vervoeropbrengsten

De reizigeropbrengsten van de NMBS bedroegen in 2004 € 607 mln (€ 398,5 mln voor reizigers nationaal en € 208,5 mln voor reizigers internationaal) [*Jaarverslag 2004 NMBS*].

Dit bedrag geldt eveneens voor geheel België. Om het om te rekenen naar Vlaanderen hanteren we wederom de 56%-verdeelsleutel. Daarmee komen de reizigeropbrengsten op € 340 mln (€ 223 mln voor binnenlandse reizigers en € 117 mln voor internationale reizigers).

9.1.3 Totaaloverzicht overheidsbijdrage Vlaanderen

Genoemde overheidsbijdragen voor het openbaar vervoer tellen als volgt op:

Doel	Jaar	Bedrag Mln
Overheidsbijdrage De Lijn (excl. doorstroming, excl. tariefcompensaties)	2004	€ 541
NMBS Exploitatiebijdrage ¹	2004	€ 222
NMBS Beheer en Onderhoud infra ¹	2004	€ 381
TOTAAL		€ 1.144
¹ Toegerekend deel Vlaanderen		

9.2 Nederland

9.2.1 Stads- en streekvervoer

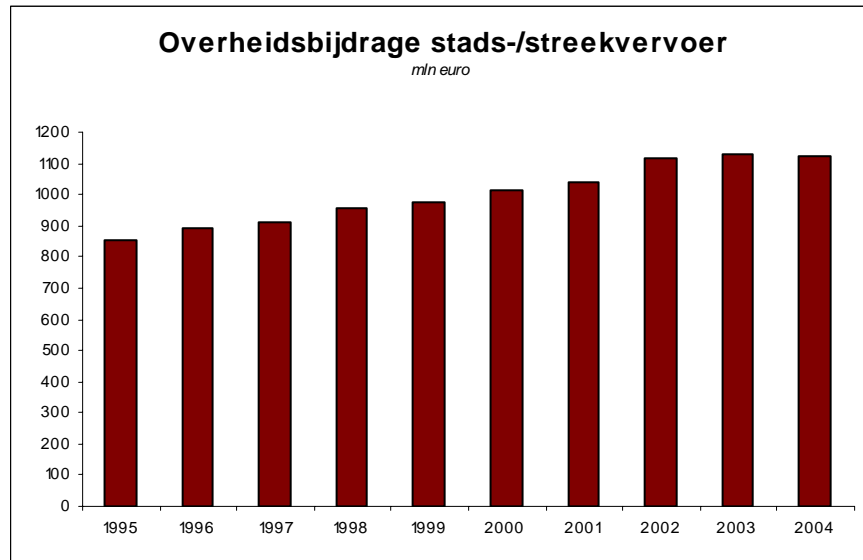
Overheidsbijdrage exploitatie⁴⁰

In 1995 bedroeg de rijksbijdrage aan de exploitatie van het stads- en streekvervoer € 851 mln. In 2004 was dat € 1.120 mln [*opgave Ministerie van*

³⁹ De opsplitsing in exploitatie (NMBS) en infrabeheer (Infrabel) werd pas in 2005 een feit.

⁴⁰ De overheidsbijdrage betreffen de in de begroting van jaar x-1 genoemde bedragen, vermenigvuldigd met de uiteindelijk toegepaste loon- en prijsindex in dat jaar.

Verkeer en Waterstaat]. Dat is een stijging van bijna 32%, in reële termen een stijging van 0,5%⁴¹. In onderstaande grafiek zijn de *niet-geïndexeerde* cijfers opgenomen.



[Bron: opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]

Overheidsbijdrage infrastructuur

Genoemde exploitatiebijdrage bedrag voor 2004 is exclusief financiering van investeringen in de infrastructuur voor de bus, waaronder doorstromingsmaatregelen (via het MIT, GDU, BDU of de zogenaamde 'De Boer-regeling'). De omvang hiervan is de afgelopen 10 jaar € 40 mln à € 45 mln (zie paragraaf 7.1.1).

Vervoeropbrengsten

De reizigersopbrengsten in het stads- en streekvervoer bedroegen in 1995 € 458 mln. In 2004 bedroegen de vervoeropbrengsten € 713 mln [opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]. Het betreft de volgende vervoeropbrengsten: NVB-kaartsoorten (excl BTW⁴², gecorrigeerd voor gebruik op de trein⁴³) alsmede de opbrengsten regionale tarieven, CVV en gesubsidieerd bedrijfsvervoer.

In Vlaanderen worden de derdebetaler-geldstromen gerekend tot de vervoerinkomsten. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid tussen Vlaanderen en Nederland, moet voor de Nederlandse cijfers op dezelfde wijze te werk worden gegaan. Voor de door werkgevers gekochte cq. betaalde abonnementen (waaronder grootgebruikscontracten) is dit geen probleem: dit wordt in Nederland reeds aan de opbrengsten toegerekend. De SOV-kaart opbrengsten (i.e. het bedrag dat het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen betaalt om vervoer 'in te kopen' voor alle Nederlandse studenten tussen de 18 en maximaal 27 jaar) zouden in deze systematiek echter ook volledig aan de opbrengsten moeten worden toegerekend. Dat

⁴¹ Indexering 31%, gebaseerd op loon- en prijsontwikkeling in de Nederlandse ov-sector.

⁴² Excl. BTW aangezien de overheidsbijdrage eveneens zonder BTW-vergoeding wordt verstrekt.

⁴³ De correctie voor gebruik van NVB-kaartsoorten op de trein is gedaan omdat ook de kosten van deze triendiensten waarop het NVB van toepassing is niet zijn inbegrepen in de bijcijferingen.

gebeurt in de Nederlandse systematiek niet. Wanneer we het stads- en streekdeel van deze SOV-kaart⁴⁴ opbrengsten toerekenen aan de opbrengsten ontstaat het volgende beeld: € 540 mln in 1995 en € 820 mln in 2004 [opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat].

Jaar	Vervoeropbrengsten <i>mln euro (excl. BTW)</i>	Vervoeropbrengsten incl. SOV-kaart <i>mln euro (excl. BTW)</i>
1995	458	540
1996	486	566
1997	498	564
1998	524	593
1999	555	630
2000	570	650
2001	614	699
2002	650	739
2003	682	779
2004	713	820

[Bron: opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat]

Kostendekking

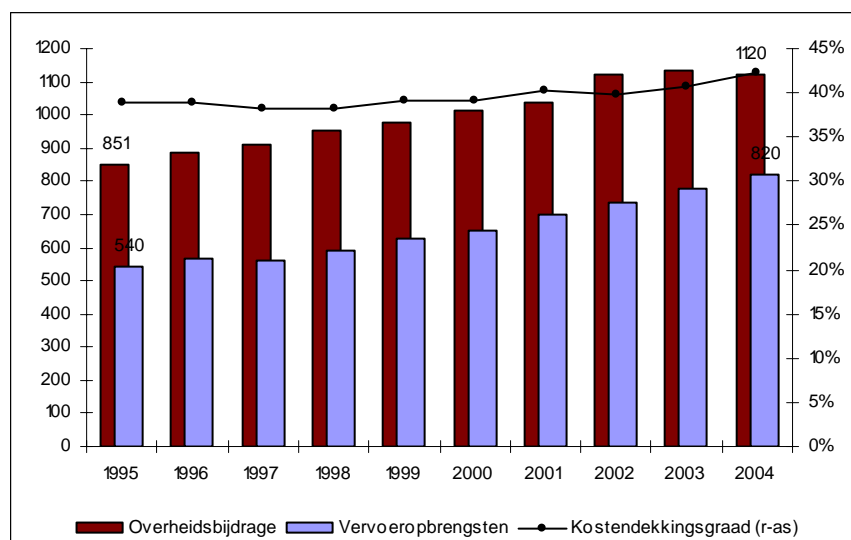
Om de kostendekkingsgraad te kunnen bepalen, werken we met de overheidsbijdrage excl. de bijdrage voor infrastructuur voor doorstromingsmaatregelen. Voor de vervoeropbrengsten werken we met de opbrengsten uit kaartverkoop plus de SOV-kaart opbrengsten.

Zetten we de ontwikkeling van de opbrengsten naast die van de overheidsbijdrage, dan wordt zichtbaar dat de kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer in Nederland is toegenomen van bijna 39% in 1995 tot ruim 42% in 2004.⁴⁵ Let op dat deze percentages gebaseerd zijn op de vervoeropbrengsten inclusief de SOV-kaart. Dat is in Nederland niet gebruikelijk, maar omwille van de vergelijkbaarheid met Vlaanderen noodzakelijk.⁴⁶

⁴⁴ Het Ministerie van OCW koopt namelijk niet alleen stads- en streekvervoer maar ook het landelijk spoorvervoer in voor haar studenten). Van dit totale bedrag is ca 40% toe te rekenen aan het stads- en streekvervoer [CVOV-bericht 2001].

⁴⁵ De kostendekkingsgraad is berekend door de vervoerinkomsten (incl. de SOV-kaart opbrengsten) te delen door de som van de overheidsbijdrage (excl. infra bus) en de vervoerinkomsten (incl. SOV).

⁴⁶ Als we de SOV-kaart opbrengsten buiten beschouwing laten -wat gebruikelijk is bij de bepaling van de kostendekkingsgraad in Nederland- bedroeg de kostendekkingsgraad 35% in 1995 en bijna 39% in 2004.



[Bron: opgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat; bewerking TransTec]

9.2.2 Spoorvervoer

Overheidsbijdrage

NS ontvangt jaarlijks van de Rijksoverheid een bijdrage voor de exploitatie van de contractsectorlijnen.⁴⁷ Dit bedrag was in 2004 € 121 mln [Begroting 2006 Verkeer en Waterstaat, artikel 34.03.04]. Voor het Hoofdrailnet wordt geen exploitatiesubsidie gegeven. Naast exploitatiesubsidie voor de contractsectorlijnen werd er € 1.037 mln uitgegeven aan onderhoud en vervanging van de infrastructuur [Begroting Verkeer en Waterstaat, Infrastructuurfonds artikel 13].⁴⁸ In totaal dus € 1.158 mln Rijksbijdrage voor het spoor.

Vervoeropbrengsten

De reizigeropbrengsten van de NS bedroegen in 2004 € 1.489 mln (€ 1.424 mln voor reizigers nationaal en € 65 mln voor reizigers internationaal) [Jaarverslag 2004 NS].

9.2.3 Totaaloverzicht overheidsbijdrage Nederland

Doel	Jaar	Bedrag mln
Overheidsbijdrage stads-/streekvervoer (excl. doorstroming)	2004	€ 1.120
NS Exploitatiebijdrage (contractsector)	2004	€ 121
ProRail Beheer en Onderhoud infra	2004	€ 1.037
TOTAAL		€ 2.278

⁴⁷ De contractsectorlijnen zijn regionale spoorlijnen, waarvan het de bedoeling is dat ze worden gedecentraliseerd en aanbesteed door de decentrale overheden.

⁴⁸ Van de bedragen die in het Infrastructuurfonds artikel 13 zijn opgenomen is alleen het bedrag voor onderhoud en vervanging opgenomen. Posten voor realisatieprogramma's, planstudies en verkenningen, alsmede de bijdrage voor railverkeersleiding zijn buiten beschouwing gelaten.

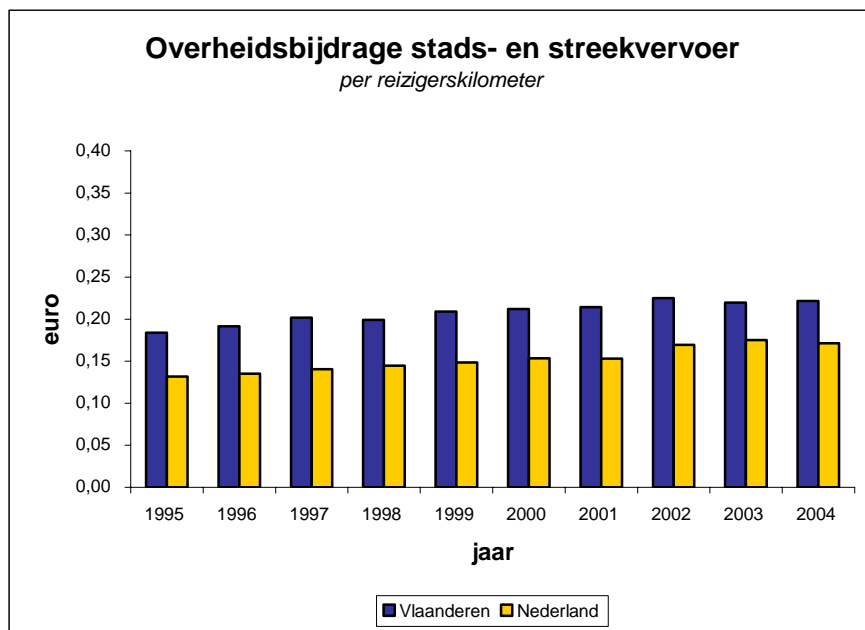
9.3 Vergelijking Vlaanderen – Nederland

Om de eerder geconstateerde ontwikkelingen van aanbod en gebruik goed te kunnen duiden, kijken we hoe bovengenoemde bedragen zich tot elkaar verhouden. Daarbij beperken we ons tot een vergelijking van het stads- en streekvervoer. De genoemde cijfers zijn *niet* voor inflatie gecorrigeerd.

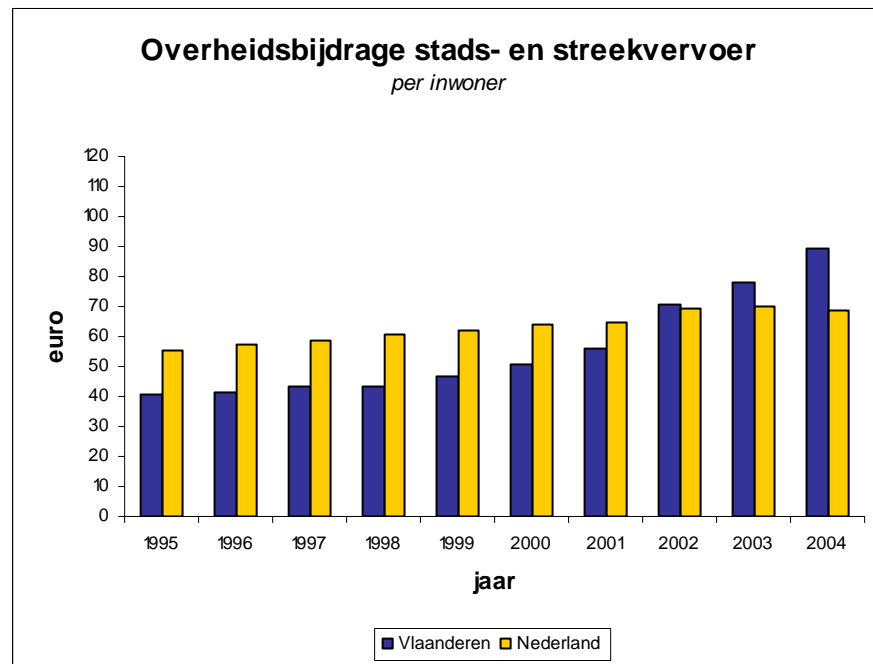
Overheidsbijdrage stads- en streekvervoer

In Vlaanderen wordt materieel betaald uit zowel de exploitatiebijdrage als uit de investeringspot. Daarom moet een vergelijking tussen de overheidsbijdragen gemaakt worden van de posten exploitatie en kapitaalsubsidies tezamen, maar zonder de kosten die gemoeid zijn met de investeringen in infrastructuurmaatregelen voor doorstroming (want dat zijn in Nederland aparte posten). Dat betreft dus voor Vlaanderen in 2004 € 541 mln en in Nederland in 2004 € 1.120 mln.

Wanneer we de overheidsbijdrage delen op het aantal afgelegde reizigerskilometers, blijkt dat in Nederland door de overheid minder uitgegeven wordt per reizigerskilometer met de bus, tram en metro dan in Vlaanderen. In Nederland werd in 1995 door de overheid € 0,13 per reizigerskilometer betaald en in 2004 € 0,17. In Vlaanderen was dit respectievelijk € 0,18 en € 0,22.



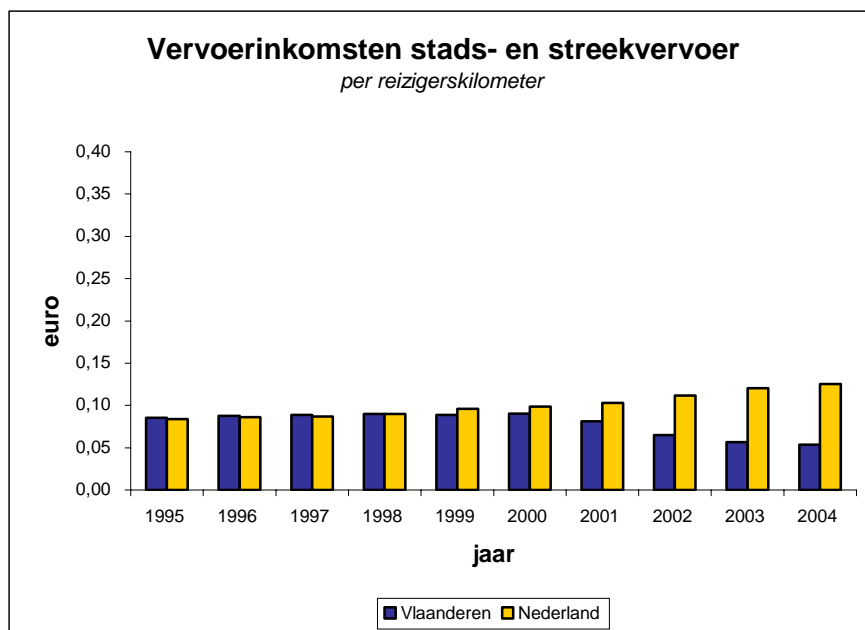
Wanneer we niet kijken naar de overheidsbijdrage per reizigerskilometer, maar naar de overheidsbijdrage *per inwoner*, blijkt dat er in Nederland in 1995 door de overheid meer werd uitgegeven aan het stads- en streekvervoer dan in Vlaanderen. De overheidsuitgaven zijn in Vlaanderen de afgelopen 10 jaar sterker gestegen dan in Nederland. Sinds 2002 overstijgen de overheidsuitgaven per inwoner in Vlaanderen die in Nederland. In 2004 gaf Vlaanderen per inwoner bijna € 21 meer uit aan het stads- en streekvervoer (Nederland € 69, Vlaanderen € 90); dat komt neer op ca. 30%.



Vervoeropbrengsten stads- en streekvervoer

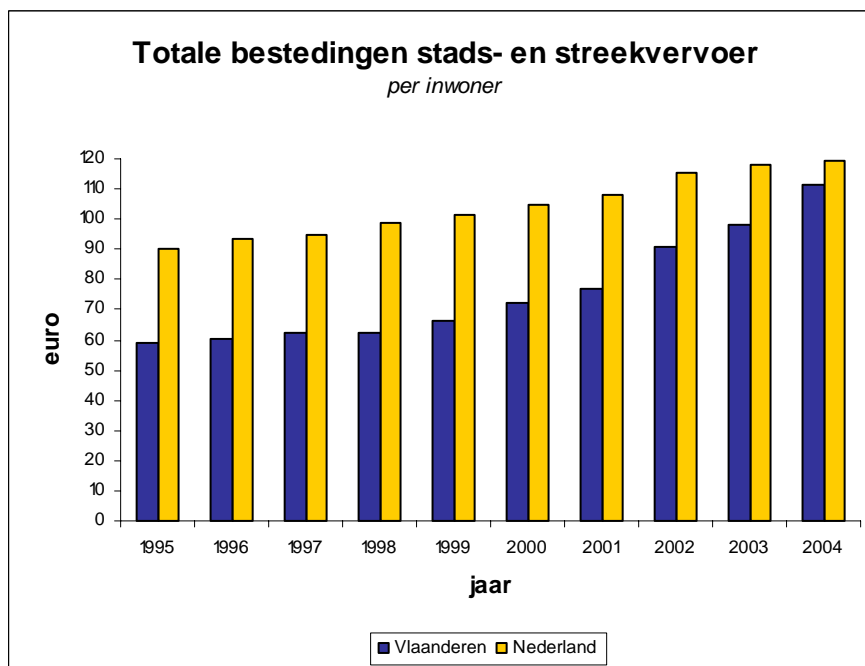
Niet alleen de overheidsbijdrage is interessant, ook de vervoeropbrengsten zijn het vergelijken waard. Voor de vervoeropbrengsten hanteren we voor Nederland de opbrengsten uit kaartverkoop incl. de SOV-kaart opbrengsten (i.e. in totaal € 820 mln in 2004) en voor Vlaanderen de vervoerinkomsten inclusief de derdebetalers (en dus ook de tariefcompensaties van het Vlaams Gewest); dat is dus € 131 mln in 2004.

Het blijkt dat in Nederland de vervoeropbrengsten per reizigerskilometer in 2004 fors hoger zijn dan in Vlaanderen. In de periode 1995 - 2000 zijn de vervoeropbrengsten per reizigerskilometer in Vlaanderen en Nederland ongeveer gelijk. Voor de laatste jaren is duidelijk te zien dat de vervoeropbrengsten in Vlaanderen sterk zijn gedaald, wat het gevolg is van het feit dat steeds meer reizigers gratis of goedkoper reizen met het stads- en streekvervoer. In Nederland zijn de vervoeropbrengsten per reizigerskilometer de laatste jaren juist gestegen.



Totale bestedingen overheid en reizigers aan stads- en streekvervoer

De totale bestedingen per inwoner aan het stads- en streekvervoer (som van overheidsbijdrage en vervoeropbrengsten) liggen in Nederland de laatste 10 jaar hoger dan in Vlaanderen. Het verschil is echter in die 10 jaar zowel absoluut als relatief een stuk kleiner geworden. In 1995 € 90 in Nederland en € 59 in Vlaanderen; in 2004 € 119 in Nederland tegenover € 111 in Vlaanderen. Het feit dat in Nederland meer wordt besteed, wordt mogelijk veroorzaakt door het feit dat er in Nederland een aantal grote steden met tram (4) en metro (2) zijn. Voor die infrastructuur is relatief veel geld benodigd. In Vlaanderen hebben alleen Antwerpen en Gent trams en is er een tram langs de kust.



9.4 Conclusie

Het blijkt dat in 2004 de overheid in Vlaanderen per inwoner ongeveer 30% meer uitgeeft aan het stads- en streekvervoer dan de overheid in Nederland. In 1995 gaf Nederland juist meer uit. De vervoeropbrengsten zijn in Nederland juist een stuk hoger. De afgelopen 5 jaar zijn de vervoeropbrengsten in Vlaanderen sterk gedaald, in Nederland juist gestegen.

De kostendeckingsgraad van het stads- en streekvervoer is in Vlaanderen veel lager dan in Nederland (in 2004 respectievelijk ruim 42% in Nederland⁴⁹ tegen ruim 19% in Vlaanderen). Daarnaast valt het op dat de kostendeckingsgraad in Vlaanderen over de laatste 10 jaar gezien flink is gedaald. Dit is overigens niet verwonderlijk, gezien het feit dat er veel overheidsgeld besteed wordt aan de uitbreiding van het aanbod en het gratis of goedkoper reizen van grote groepen reizigers. Dat zijn bewuste beleidskeuzes. In Nederland is de kostendeckingsgraad juist gestegen.

⁴⁹ Dat is inclusief de SOV-kaart opbrengsten.

10 Succesfactoren

Ondanks het feit dat het succes in Vlaanderen valt te relativiseren door de trends en ontwikkelingen te vergelijken met Nederland, staat ontegenzeggelijk vast dat er de laatste jaren in Vlaanderen sprake was van groei in het gebruik van het openbaar vervoer. Los van de discussie wat de Ausgangssituatie was (zeer laag ov-gebruik) en de kosten die ermee zijn gemoeid, is het een prestatie om het gebruik van het ov zo sterk te laten groeien. In dit hoofdstuk worden factoren die bijgedragen hebben aan het succes tegen het licht gehouden. De succesfactoren zijn vanzelfsprekend niet eenduidig vast te stellen. Met onderstaande opsomming wordt derhalve geen volledigheid betracht, noch absolute waardevrijheid. De genoemde succesfactoren zijn naar voren gekomen uit de bestudeerde bronnen, eigen inzichten en gesprekken met de in paragraaf 2.2 genoemde deskundigen.

De succesfactoren voor Vlaanderen zijn in een aantal categorieën te onderscheiden: het overheidsbeleid, de financiering door de overheid, de kaart- en tariefstructuur, marketing en communicatie, tarieven als 'verleidinginstrument', een paar 'goede' lijnen en een aantal specifieke omstandigheden. Uiteraard is het de combinatie van factoren die tot het succes hebben geleid.

In de eerste paragraaf zijn de Vlaamse succesfactoren behandeld. In paragraaf 10.2 komen collectieve tariefregelingen in Duitsland aan de orde.

10.1 Vlaamse succesfactoren

10.1.1 De overheid maakt eenduidige beleidskeuze en houdt daar aan vast

Een belangrijke factor in het succes van het ov de laatste jaren is zonder twijfel de keuze van de overheid, en dan met name het Vlaams Gewest, voor het openbaar vervoer. Eind jaren '90 is er door de Vlaamse overheid, onder invloed van politici als burgemeester van Hasselt en later minister van mobiliteit Steve Stevaert, een keuze gemaakt om te investeren in het openbaar vervoer. Los van het feit dat dit hard nodig was (zowel het aanbod als het gebruik was in vergelijking met Nederland erg laag), was het een sterke impuls voor de jaren die erop volgden. 'Hasselt' was de eerste proeftuin. Medio jaren '90 was het mobiliteitsprobleem in de stad groot. Ze stonden voor een keuze: een nieuwe rondweg of investeren in het ov. Gekozen is voor het laatste. In 1997 is in die stad het openbaar vervoer geheel 'gratis' voor de reiziger gemaakt. Het succes dat dat met zich meebracht (reizigersgroei van 1200%, 16% 'overstappers' van auto naar bus) was de prelude voor het beleid in heel Vlaanderen. De beleidsvisie kreeg een wettelijke basis in het Decreet op de Basismobiliteit uit 2001. De visie op openbaar vervoer in Vlaanderen is breder dan een vanuit het verkeer en vervoer. Openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in het sociaal verkeer.

10.1.2 De overheid investeert in het ov

De visie op het ov is gepaard gegaan met een forse uitbreiding van de financiële middelen die door het Vlaams Gewest in het stads- en streekvervoer worden geïnvesteerd. In 1995 bedroeg de overheidsbijdrage aan De Lijn ca € 238 mln. In 2004 was dit gestegen naar € 580 mln. Gecorrigeerd voor inflatie blijft dit nog een stijging van 86%.

Veel van dit extra overheidsgeld werd besteed aan uitbreiding van het aanbod, zoals opgelegd via het Decreet op de Basismobiliteit. Nieuwe lijnen, nieuwe halten, hogere frequenties, ruimere bedieningsperioden. Daarnaast werd door de overheid opgelegd dat de tarieven laag bleven. Een belangrijke succesfactor voor Vlaanderen is de hoogte -of beter gezegd laagte- van de tarieven. In vergelijking met andere West-Europese landen is het prijspeil van het openbaar vervoer in Vlaanderen laag. In paragraaf 5.1 is een vergelijking gemaakt van de tarieven in Antwerpen, Amsterdam en Mannheim. Het blijkt dat de tarieven in Antwerpen een stuk lager liggen dan in Amsterdam en Antwerpen.

Illustratief is verder dat een jaarkaart op het gehele net van De Lijn (heel Vlaanderen) € 190,30 (pp. 2005) kost, terwijl een maandabonnement op het stads- en streekvervoer in Nederland € 202,65 (pp. 2005) kost; dat is € 2.431,80 per jaar.

Daar komt nog bij dat het Vlaams Gewest, lokale overheden en werkgevers via subsidies en het derdebetalersysteem in veel gevallen nog weer een deel (soms zelfs 100%) van die lage tarieven voor hun rekening nemen, zodat reizigers zélf nog minder betalen.

10.1.3 De kaart- en tariefstructuur bij De Lijn is vereenvoudigd

Een andere factor die het ov aantrekkelijker heeft gemaakt is de vereenvoudiging van de kaart- en tariefstructuur die de laatste jaren bij De Lijn is doorgevoerd (zie paragraaf 5.1). Een eenvoudige kaart- en tariefstructuur maakt het gehele ov-systeem overzichtelijker en daardoor de drempel voor gebruik lager. Een aantal jaren geleden was er nog een wildgroei aan verschillende kaartsoorten en tarieven. Erg ondoorzichtig voor de reiziger. In 2001-2002 zijn netabonnementen voor heel Vlaanderen ingevoerd (Buzzy Pazz en Omnipas). Tegelijk met de invoering van het netabonnement werd de hele kaart- en tariefstructuur vereenvoudigd.

De tarifaire vereenvoudiging is sinds 1 maart 2006 nog verder doorgevoerd. Vanaf dat moment zijn er nog slechts twee tariefsoorten: korte rit en lange rit. Kort staat gelijk aan een rit van 1 tot 2 zones (ca. 10 km), lang voor ritten van 3 zones of meer. De wagenverkoop van biljetten en lijnkaarten is relatief duurder gemaakt dan de voorverkoop⁵⁰ (ca. 20%). Dit is gedaan om de wagenverkoop te ontmoedigen en daardoor de vlotte doorstroming te bevorderen [*interview De Lijn d.d. 24 februari 2006*].

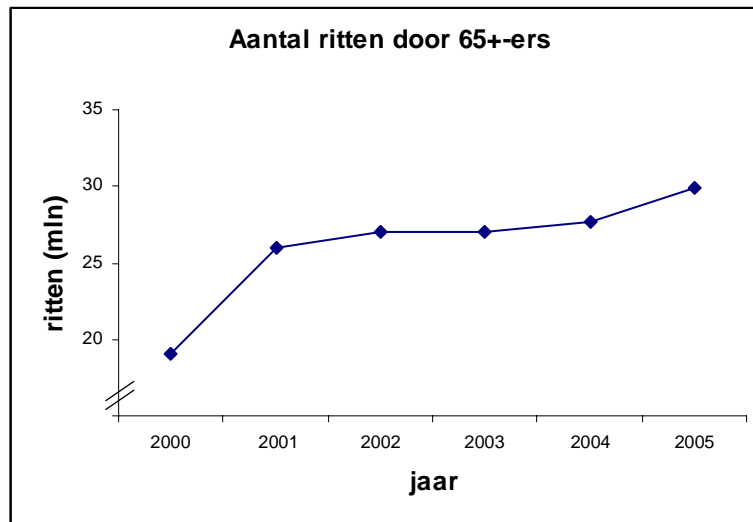
10.1.4 Het tarief wordt gebruikt als ‘verleidingsinstrument’

De laatste jaren is er bij De Lijn een sterke toename van het aantal abonnementen te zien. Dat is ten eerste veroorzaakt doordat de introductie van netabonnementen (Omnipas, Buzzy Pazz) voor het gehele net van De Lijn (in plaats van trajectabonnementen) de aanschaf van een abonnement veel aantrekkelijker heeft gemaakt. Daarnaast is het feit dat de prijs voor abonnementen relatief laag is en steeds lager werd door allerlei derdebetalers een factor. Het werd dus voor grotere groepen reizigers aantrekkelijker om een abonnement te nemen; het ‘*break-even point*’ tussen losse kaartjes en een abonnement werd lager. Als een reiziger eenmaal een abonnement heeft,

⁵⁰ Het aantal voorverkooppunten is de afgelopen tijd flink uitgebreid.

is de drempel om het ov te gebruiken een stuk lager. Immers, iedere rit is al betaald. Daardoor neemt het gebruik toe.

Het feit dat een abonnement leidt tot meer gebruik valt ook af te leiden aan de ontwikkeling in het gebruik van het stads- en streekvervoer door 65⁺-ers. Gratis vervoer –aanvankelijk alleen buiten de spits, maar later ook in de spits- is in 2000 ingevoerd voor deze groep ouderen. Eind 2000 had iedere 65⁺-er een gratis Omnipas in de brievenbus gekregen. Voor het verkrijgen hoeft niets gedaan te worden, het abonnement wordt automatisch thuisgestuurd. In 2004 werd 90% van de abonnementen ook daadwerkelijk gebruikt. Overigens is de intensiteit van het gebruik niet gelijkmatig verdeeld: tweederde van het aantal 65⁺-ers is verantwoordelijk voor slechts 22% van het gebruik, terwijl 5% van de 65⁺-ers 30% van de ritten voor zijn rekening neemt. Wat verder interessant is, is het feit dat ouderen (in 2005 bijna 18% van de totale Vlaamse bevolking) voor slechts 6,6% van het totaal aantal gemaakte ritten met De Lijn verantwoordelijk is [interview De Lijn d.d. 24 februari 2006; Metro, 15 februari 2006].



Speciale voordeeltarieven voor de jeugd

Zowel voor het treinvervoer als voor het stads- en streekvervoer zijn er in Vlaanderen een aantal jaar geleden speciale kaartsoorten en tarieven voor de jeugd geïntroduceerd, met als doel ze kennis te laten maken met het ov. De Go Pass voor de trein en de Buzzy Pazz voor het stads- en streekvervoer.

De Go Pass was oorspronkelijk een vervoerbewijs dat recht gaf op 10 reizen naar keuze met de trein binnen België voor jongeren. De prijs bedroeg € 25. Vooral op de wat langere afstanden kon de besparing ten opzichte van de reguliere tarieven behoorlijk oplopen. Hoewel er tussen de introductie en nu regelmatig wijzigingen geweest zijn in de prijs en gebruiksvoorwaarden van de Go Pass en er ondertussen diverse andere voordeeltarieven geïntroduceerd zijn, is de Go Pass een populair vervoerbewijs. De Go Pass was het eerste lid van een groep vervoerbewijzen voor alle reizigers, allemaal volgens het principe reisdag, reismoment en vertrekpunt/bestemming binnen bepaalde voorwaarden vrij te bepalen: de 'Multi Pass', 'Golden Railpass', 'Railpass', 'Key Card'. Overigens draagt het ontstaan van deze groep wel weer het gevaar van wildgroei in zich.

Net zoals de NMBS introduceerde De Lijn in 2001 omgeven met heel wat marketingaandacht een gehyped vervoerbewijs voor jongeren, de zogenaamde 'Buzzy Pazz'. In tegenstelling tot de Go Pass die niet in alle gevallen even voordelig is, biedt de Buzzy Pazz wel maximale vervoerwaarde tegen een zeer lage prijs. De Buzzy Pazz is zeer populair en neemt 60% van het aantal abonnementen voor zijn rekening.

Vanzelfsprekend is het aanbieden van voordelige tarieven en abonnementen voor de jeugd geen Vlaamse uitvinding. Ook in Nederland kennen wij dit verschijnsel al jaren. Een zeer goed voorbeeld daarvan, wat onder andere met hetzelfde achterliggende beleidsdoel is geïntroduceerd, is natuurlijk de Studenten ov-jaarkaart (SOV-kaart). Maar ook de railrunner en het 'roze strippenkaart'-tarief zijn voorbeelden hiervan.

10.1.5 Goede marketing en communicatie

Uit een onderzoek naar het imago van overheidsbedrijven in Vlaanderen bleek dat De Lijn zeer positief scoort, zowel wat betreft naamsbekendheid als wat betreft imago [interview De Lijn, d.d. 24 februari 2006]. De Lijn voert sinds haar oprichting in 1991 een eenduidig opgezet marketingbeleid waarin doorgaans in alle marketingactiviteiten een woordspeling voorkomt met 'lijn'. Een voorbeeld daarvan is onderstaand affiche dat in oktober en november 2005 gedurende drie weken inabri's en in de voertuigen werd getoond. Ook werd er een radiospotje gemaakt met dezelfde strekking. De boodschap van de campagne luidde volgens directeur-generaal van De Lijn mw. I. Lieten als volgt: *"daarmee willen we de occasionele reiziger en de net-niet reiziger aansporen om te gaan Lijnen en de benzinepomp op dieet te zetten. Voor de prijs van vier tankbeurten heeft een volwassene immers een jaarabonnement voor het hele net"* [De Lijn, Meer reizigers voor De Lijn door dure brandstof, persbericht].

Wat opvalt aan uitingen van De Lijn is dat er vaak *geen* bus op te zien is. Dat is strategisch gezien een goede keuze, aangezien de meeste reizigers die bus op zichzelf niet veel interesseert. Het gaat veel meer om gevoel, imago, waarde, etc. De reiziger verleid je niet met een mooi plaatje van een bus, maar wel met een duidelijk verhaal. De 'pomp-campagne' (zie hiernaast) is daar een goed voorbeeld van.



De Buzzy Pazz

Rondom de in 2001 ingevoerde Buzzy Pazz is eveneens een uitgekiend marketingbeleid opgezet. Het doel van die campagne was en is om de Buzzy Pazz niet alleen een (goedkoop) abonnement te laten zijn, maar een levenswijze, iets cools. Daartoe heeft De Lijn combinaties gezocht met allerlei instanties, zoals gameshops en platenzaken, zodat jongeren op vertoon van hun Buzzy Pazz allerlei kortingen kregen. Ook werd er een speciaal Buzzy Pazz magazine in het leven geroepen (inmiddels weer ter ziele) en een speciale website voor de Buzzy Pazz geopend. In die opzet is De Lijn geslaagd. De Buzzy Pazz is cool, het heeft een grote aantrekkingskracht op jongeren. Dit heeft een positieve uitstraling op het gehele ov.

10.1.6 Een beperkt aantal lijnen draagt flink bij aan het succes

Zowel absoluut als relatief zit het zwaargewicht van het gebruik van het stads- en streekvervoer bij een beperkt aantal lijnen. De 10 meest gebruikte lijnen (van de in totaal ca 1.000 lijnen) zijn verantwoordelijk voor ca 22% van het gebruik, de 50 meeste gebruikte lijnen voor ca 48% en de 100 meeste gebruikte lijnen voor 64%. Daarnaast concentreert het gebruik zich in stedelijke zones (65%), waarbij Antwerpen verantwoordelijk is voor ruim een kwart van alle verplaatsingen. De tramlijnen (Antwerpen, Gent en de kusttram) nemen ruim een kwart van het gebruik voor hun rekening [opgave De Lijn].

Het relatief hoge gebruik van deze lijnen heeft een positief uitstralings-effect op het overige vervoer, zoals heel nadrukkelijk blijkt als we inzoomen op de kusttram.

De Kusttram als laagdrempelig testinstrument

De zogenaamde net-niet-reiziger kan vele redenen hebben waarom hij niet de stap zet om met het ov te (gaan) reizen. Een van die redenen kan drempelvrees zijn of het "geen moeite willen doen". De Belgische kusttram is in dit kader een uitstekend marketinginstrument voor het openbaar vervoer en is voor veel gebruikers de eerste (hernieuwde) ervaring met het openbaar vervoer. De voornaamste redenen hiervoor zijn de extreme laagdrempeligheid van de kusttram (hoogfrequent, slechts vervoer in twee richtingen (je kunt je niet vergissen), bij nagenoeg elke belangrijke halte een loket; eenvoudige en gunstige tarieven), de uitstekende productbekendheid (zichtbaarheid, mond-op-mondreclame, aanwezigheid in de media) en de gunstige randvoorwaarden (vakantiegevoel, parkeerproblemen, "iedereen gebruikt hem"). Vermoedelijk is de combinatie van een positieve ervaring met de kusttram (associatie met vakantiegevoel) in combinatie met goedkope/gratis vervoerbewijzen een *trigger* om ook thuis eens het ov te proberen.

Overigens is de kwaliteit van de kusttram objectief erg laag (gemiddelde snelheid, zitplaatskans, rijcomfort), zodat het wervend vermogen in de praktijk minder goed is dan het zou kunnen zijn. Eigenlijk kan de kusttram nog het best beschouwd worden als een combinatie van een "rijdend pretpark" en een bescheiden HOV-middel.

Impuls van de hogesnelheidstreinen

Hogesnelheidstreinen zijn in België al 10 jaar een realiteit. De hogesnelheidstreinen hebben ertoe bijgedragen dat de trein (en wellicht het gehele ov) een positiever imago krijgt. Een hogesnelheidstrein is niet oubollig en stoffig, maar juist flitsend en modern. Daarnaast draagt het feit dat over het hst-tracé gewone intercity's met hoge snelheid rijden (traject Leuven – Luik) bij aan de kwaliteit van het ov.

10.1.7 Specifieke omstandigheden

Voldoende kritische massa

De kracht van de marketing zit wellicht ook verscholen in het feit dat De Lijn het enige vervoerbedrijf voor heel Vlaanderen is. Daardoor is er enerzijds voldoende 'kritische massa' (6 miljoen mensen) om te investeren in marketing en anderzijds een eenduidig communicatie- en marketingbeleid mogelijk. Binnen het Vlaamse stads- en streekvervoer is er geen concurrentie op het gebied van marketing en communicatie.

Verder heeft De Lijn het voordeel dat er sprake is van een periode van groei en opbouw. Door het relatief lage gebruik in 1995 was er nog veel te winnen. In jaren van groei en opbouw is het makkelijker communiceren en een positief imago op te bouwen, omdat groei en opbouw nu eenmaal een positief gevoel opwekt bij mensen. In Nederland bijvoorbeeld ligt dit een stuk lastiger. Bij de gemiddelde Nederlander overheerst toch het gevoel van 'afbraak' van het ov, of dit nu terecht is of niet. En in tijden van afbraak is het lastig een product aan de man te brengen.

De Antwerpse Ring

Toen een paar jaar geleden de vernieuwing van de Antwerpse ringsnelweg gepland werd, bleek dat dit niet kon zonder behoorlijke beperkingen voor het autoverkeer. Omdat de Antwerpse ring ook onder normale omstandigheden een knelpunt is in het Vlaams wegennetwerk, werd door de geplande werken een absolute verkeerschaos verwacht die verstreckende gevolgen kon hebben voor mobiliteit en economie. Daarom werd besloten een omvattend scenario ('minder-hinder' plan) uit te werken dat het verkeer tijdens de werkzaamheden in goede banen moest leiden en de bereikbaarheid van Antwerpen moest garanderen.

Ongeacht diverse omleidings- en doorstromingsmaatregelen in het wegennetwerk (zelfs noodbruggen), was in dit scenario een hoofdrol weggelegd voor het openbaar vervoer. Zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve omvang van het ov-gedeelte van het plan was groot:

- meer treinen
- langere treinen
- extra stations
- nieuwe buslijnen waaronder express-buslijnen via de snelweg
- nieuwe busstroken, waaronder busstroken op de vluchtstroken op de autosnelweg
- meer bussen en trams

De ov-component van het 'minder-hinder' plan werd algemeen als succesvol beschouwd en leidde tot een forse toename van het ov-gebruik van, naar en door Antwerpen. Wegens het succes kregen enkele onderdelen van de ov-component ondertussen een structureel karakter.

Met het 'minder-hinder' plan werd bereikt dat een tijdelijke stremming van het autoverkeer op een cruciale locatie in het wegennetwerk leidde tot een structurele groei van het ov-aanbod en -gebruik.

10.2 Collectieve tariefregelingen in Duitsland

Ook buiten Vlaanderen bestaan tariefsystemen die het gebruik van het openbaar vervoer voor de eindgebruiker zeer gunstig maken. In Duitsland bijvoorbeeld bestaan diverse soorten van collectieve tariefregelingen, die vaak gecombineerd zijn met een derdebetalersregeling. In deze paragraaf zijn die tariefregelingen nader beschouwd.

In Duitsland bestaan collectieve tariefregelingen die gebaseerd zijn op het principe dat zeer gunstige prijzen voor de eindgebruiker een grotere vraag genereren waardoor uiteindelijk met lagere tarieven meer inkomsten gegenereerd worden. Vaak betalen personen die zelf geen gebruik maken van

het openbaar vervoer in bescheiden mate mee voor bijvoorbeeld collega's die dat wel doen.

De collectieve tariefregelingen in Duitsland hebben verschillende verschijningsvormen en marketingnamen. Er zijn twee hoofdtypes:

- abonnement tegen een gunstige prijs voor elke eindgebruiker (van een bepaalde doelgroep);
- abonnement tegen een gunstige prijs maar onder voorwaarden en slechts voor een selecte groep van eindgebruikers.

In het eerste geval wordt een abonnement -al dan niet voor een specifieke doelgroep- tegen een erg gunstige prijs verkocht. Indien voldoende klanten gebruik maken van het aanbod en de omzet uit de nulsituatie (met duurdere prijzen) geëvenaard of overstege wordt, dan is de tariefactie succesvol en wordt ze gecontinueerd.

Aan het tweede type zijn per tariefunie ('*Verkehrsverbund*') zeer uiteenlopende concrete invullingen gegeven. Bovendien kunnen ook naam, doelgroep, prijs en specifieke gebruiksmodaliteiten van de tariefregeling erg verschillen. De regelingen van het tweede type hebben echter alle het volgende gemeenschappelijk:

- er wordt een raamcontract afgesloten met een bedrijf, instelling, collectief of overheid;
- de eindgebruiker betaalt een gunstige prijs (in ieder geval een – soms forse – besparing ten opzichte van de reguliere tarieven);
- de eindgebruiker is deel van een selecte en nauwkeurig vastgelegde groep (bijvoorbeeld de werknemers van een bedrijf).

Een eerste invulling die vaak aangetroffen wordt is het duale betalersysteem. In dit systeem zijn er twee partijen die betalen voor het vervoerbewijs: de passieve betaler (een collectief; bijvoorbeeld een bedrijf of universiteit) en de actieve betaler (de eindgebruiker; bijvoorbeeld een werknemer of student). Door de passieve betaler wordt voor een selecte groep eindgebruikers forfaitair per maand een bescheiden bedrag overgemaakt aan het vervoerbedrijf of de tariefunie. Vervolgens kan de eindgebruiker die deel uitmaakt van de groep voor een doorgaans zeer bescheiden bedrag een vervoerbewijs aanschaffen. Dit vervoerbewijs is meestal een abonnement voor een langere periode en omvat doorgaans al het lokaal openbaar vervoer per trein, metro, tram en bus in een vrij uitgestrekt gebied. De passieve betaler draagt zijn aandeel forfaitair bij ongeacht hoeveel eindgebruikers daadwerkelijk het overeenkomstige vervoerbewijs aanschaffen. In sommige gevallen berekent de passieve betaler het forfaitaire bedrag geheel of gedeeltelijk door aan de groep eindgebruikers of delen ervan.

Een tweede invulling die soms aangetroffen wordt is de volgende: de passieve betaler koopt bij het vervoerbedrijf voor al zijn leden of voor een grote groep leden met forse korting vervoerbewijzen in. Vervolgens worden deze onder de leden verspreid. Het staat de passieve gebruiker vrij zijn kosten geheel of gedeeltelijk door te berekenen aan de eindgebruikers of niet.

Doelgroepen

De meest voorkomende doelgroepen van collectieve tariefregelingen zijn werknemers van bedrijven en studenten van onderwijsinstellingen die een raamcontract afgesloten hebben. Ook de schoolgaande jeugd of toeristen kunnen een doelgroep zijn.

In de praktijk zijn de tarieven voor studenten nog bescheidener dan die voor werknemers. Vaak bevat het tarief voor de werknemer echter extra voordelen zoals bijvoorbeeld het gratis meenemen van reisgenoten tijdens de daluren (doorgaans avond en weekend). Hiermee krijgt het tariefsysteem een extra dimensie: die van probeerkaartje in de kennissenkring van bestaande klanten. In een aantal gevallen kan de collectieve tariefregeling naar smaak uitgebreid worden met extra's: lange afstandtreinen, eerste klas, reizen buiten het tariefuniegebied, etc.

Ook de *Deutsche Bahn* biedt jobtickets aan. Hierbij kan een bedrijf collectief voor alle of een gedeelte van zijn werknemers persoonlijke abonnementen op naam van individuele werknemers aankopen. Er geldt een minimum afname. Afhankelijk van de hoeveelheid afgenomen abonnementen en de productcategorie waarvoor ze geldig zijn kan de korting ten opzichte van de normale prijzen oplopen van 5 tot 18%. Het bedrijf kan de prijs (met korting) individueel of collectief doorberekenen aan het personeel of er zelf geheel of gedeeltelijk voor opdraaien.

Achtergrond

In essentie komen de collectieve tariefregelingen er in alle gevallen op neer dat een zeer grote groep (alle studenten, of alle werknemers van een of meer bedrijven) via een onrechtstreekse bescheiden bijdrage door de groep zelf en/of door een bescheiden bijdrage van een derdebetaler een "pot met geld" vormen die het mogelijk maakt vervolgens een selecte groep van eindgebruikers van zeer gunstige of gratis tarieven te laten profiteren.

De collectieve tariefsystemen zijn een logisch vervolg van het systematisch streven van ov-bedrijven en -autoriteiten in Duitsland om reizigers zo veel mogelijk gebruik te laten maken van abonnementen.

Voorbeeld: Jobticket Aachen

Een willekeurig voorbeeld van een jobticket: het jobticket van de tariefunie Aachen en regio.

Bedrijf A heeft 250 medewerkers en sluit een job ticket raamovereenkomst af. Het bedrijf betaalt $250 \times € 14,40 = € 3.600$ / maand. Honderd medewerkers maken daadwerkelijk van het job ticket aanbod gebruik en het bedrijf beslist de kostprijs te laten dragen door de daadwerkelijke gebruikers: $€ 3.600 / 100$ werknemers = $€ 36$ / werknemer. In ons fictief voorbeeld besluit het bedrijf per abonnement $€ 5$ bij te dragen. De prijs bedraagt dan $€ 31$ per maand per eindgebruiker. Het bedrijf houdt dit bedrag in op het loon van de werknemers die participeren in de regeling.

In dit specifiek geval wordt de prijs voor de eindverbruiker gunstiger naarmate meer werknemers participeren in het systeem.

Bijlage 1: Indeling woonzones Vlaanderen

Grootstedelijk

Antwerpen
Gent

Stedelijk

Aalst
Brugge
Hasselt-Genk
Kortrijk
Leuven
Mechelen
Oostende
Roeselare
Sint-Niklaas
Turnhout

Randstedelijk

Antwerpen
Brugge
Vlaamse Rand Brussel
Gent
Kortrijk
Mechelen
Oostende
Turnhout

Kleinstedelijk

Aarschot
Beveren
Bilzen
Blankenberge
Boom
Bree
Deinze
Dendermonde
Diest
Diksmuide
Eeklo
Geel
Geraardsbergen
Halle
Heist-op-den-Berg
Herentals
Hoogstraten
Ieper
Knokke-Heist
Leopoldsburg
Lier
Lokeren
Lommel

Maaseik
Maasmechelen
Menen
Mol
Neerpelt-Overpelt
Ninove
Oudenaarde
Poperinge
Ronse
Sint-Truiden
Temse
Tielt
Tienen
Tongeren
Torhout
Veurne
Waregem
Wetteren
Zottegem

Buitengebied

Alle woonzones die niet onder eerdergenoemde gebieden vallen

Bijlage 3: Gemeenten met een derdebetalersysteem

Overzicht van steden en gemeenten die een derdebetalersysteem toepassen (stand op 1 februari 2006)

Totaal: 108 gemeenten

6 vormen:

- 1: procentuele tussenkomst op abonnementen
- 2: tussenkomst op kaarten
- 3: tussenkomst op biljetten
- 4: gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorie(ën)
- 5: gratis openbaar vervoer binnen een gemeente
- 6: 3W-Extra

Overzicht van steden en gemeenten die een derdebetalersysteem toepassen			
Gemeente	Startdatum	Systeem	Aard van de tussenkomst
Aalst	1/11/2005	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60 ⁺
	1/11/2005	2	inwoner van Aalst betaalt 0,60 euro per rit met een tienrittenkaart op het grondgebied van de stad en de deelgemeenten
Aartselaar	1/08/2000	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz
As	1/07/2005	4	60- tot 64-jarigen
Asse	1/09/2001	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen
	11/07/2002	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz
Beernem	1/02/2000	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas, Omnipas 60 ⁺ , WIGW-netabonnement, VG-netabonnement, VDAB-Jobpas en gecombineerd abonnement De Lijn-MIVB
	10/01/2005	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
Beerse	1/12/2003	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied van de gemeenten Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar
Bekkevoort	1/05/2004	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz
Berlaar	1/10/2001	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente en afstaphalte is gelegen in Heist-op-den-Berg
Beveren	1/01/2005	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz en 50 % tussenkomst op Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Bilzen	1/06/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente
	1/07/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op belbus lijn 707
Blankenberge	1/02/2000	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen
Bocholt	1/09/1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas
	1/04/2000	4	60- tot 64-jarigen
	20/12/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Boortmeerbeek	1/03/2005	2	reiziger betaalt 1 euro voor een tweerittenkaart voor een verplaatsing met de belbus binnen het

			belbusgebied Boortmeerbeek-Haacht-Kampenhout
Bonheiden	1/04/2002	4	60- tot 64-jarigen
Boom	1/05/1999	4	60- tot 64-jarigen
	1/05/1999	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas
	1/07/2003	1	100 % tussenkomst op WIGW-netabonnement
Borgloon	1/06/1999	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente
Bornem	1/07/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek
	1/09/2000	4	-12-jarigen
Boutersem	1/07/2000	4	60- tot 64-jarigen
Bredene	1/07/1999	4	60- tot 64-jarigen
Brugge	15/10/2004	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
Damme	1/07/2005	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
De Haan	1/08/2000	4	60- tot 64-jarigen
Deinze	1/01/2005	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Dendermonde	1/09/1999	4	-12-jarigen
Diepenbeek	1/09/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Diest	1/02/2004	2	reiziger betaalt 1 euro voor een tweerittenkaart op zaterdag, afstaphalte in heenrit en opstaphalte in terugrit op grondgebied Diest
Duffel	1/09/2004	3	reiziger betaalt 0 euro per rit op grondgebied gemeente
Essen	1/09/2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Essen en Kalmthout
Evergem	1/09/2004	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas, Omnipas 60 ⁺ , WIGW-netabonnement, VG-netabonnement en VDAB-Jobpas
Geel	1/07/2000	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Geel en Mol
	1/07/2004	1	25 % tussenkomst op Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Genk	1/02/2000	4	60- tot 64-jarigen
	1/09/2001	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas
	1/07/2000	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Gent	1/09/1999	4	-12-jarigen
	1/09/2001	4	12- tot 14-jarigen
	1/02/2004	5	gratis laatavondvervoer op vrijdag- en zaterdagnacht
Geraardsbergen	1/12/2001	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Haacht	1/03/2005	2	reiziger betaalt 1 euro voor een tweerittenkaart voor een verplaatsing met de belbus binnen het belbusgebied Boortmeerbeek-Haacht-Kampenhout
Ham	1/05/1999	4	60- tot 64-jarigen
	1/09/2005	1	33 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Hamont-Achel	20/12/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente

Hasselt	1/07/1997	5	multitarief binnen de gemeentegrenzen
Heist o/d Berg	1/10/2001	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente
Hemiksem	1/06/2001	4	60- tot 64-jarigen
Herent	1/01/2005	6	3W-Extra voor alle werknemers van de gemeente Herent
Herk-de-Stad	1/05/2005	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Herstappe	21/12/2002	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit voor een verplaatsing van Herstappe naar Tongeren en omgekeerd
Herzele	1/09/2005	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Heusden-Zolder	1/09/2004	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Hoeilaart	1/01/2000	3	reiziger betaalt niets op grondgebied gemeente
Hoeselt	1/07/2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op belbus lijn 707
Holsbeek	1/09/1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz
Hoogstraten	1/12/2003	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied gemeente
Ichtegem	1/06/2000	4	60- tot 64-jarigen
Jabbeke	10/01/2005	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
Kalmthout	1/09/2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Essen en Kalmthout
Kampenhout	1/03/2005	2	reiziger betaalt 1 euro voor een tweerittenkaart voor een verplaatsing met de belbus binnen het belbusgebied Boortmeerbeek-Haacht-Kampenhout
Kluisbergen	1/09/2000	1	33 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Koksijde	1/04/2004	4	60- tot 64-jarigen
Kortemark	1/07/2003	4	60- tot 64-jarigen
	1/09/2003	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Kortenberg	4/05/2003	3	reiziger betaalt niets op grondgebied gemeente
Kruike	1/05/1999	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen
Kruishoutem	1/01/2005	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Kuurne	1/09/2004	2	inwoner betaalt 0,60 euro per rit (10-rittenkaart) op grondgebied gemeente
	1/09/2004	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Laarne	1/01/2004	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Lede	1/01/2006	5	gratis openbaar vervoer op het grondgebied van de gemeente
Leopoldsburg	20/12/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Leuven	1/05/1999	4	-12-jarigen
	1/01/2000	3	1,20 euro per rit heen en terug op zaterdag, op- of afstaphalte is gelegen op grondgebied gemeente
Liedekerke	1/01/2005	1	75% tussenkomst op Buzzy Pazz 1 jaar, Omnipas 1 jaar, Omnipas 60 ⁺ 1 jaar, WIGW-netabonnement, VG-netabonnement en VDAB-Jobpas
	1/01/2005	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente

Lier	1/09/2004	3	reiziger betaalt 0 euro per rit op grondgebied gemeente
Linkebeek	1/07/2005	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz, beperkt tot -12-jarigen
Machelen	1/07/2002	4	60- tot 64-jarigen
Mechelen	1/01/2000	1	33 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/07/2002	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied gemeente
Merelbeke	1/07/2000	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/01/2006	4	60- tot 64-jarigen
Middelkerke	1/09/1999	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/06/2001	4	60- tot 64-jarigen
Mol	1/07/2000	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Geel en Mol
	1/07/2004	1	25 % tussenkomst op Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Neerpelt	20/12/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente en voor de verplaatsingen van Neerpelt naar Overpelt
Nevele	1/07/2005	4	61- tot 64-jarigen
	1/07/2005	1	60 % tussenkomst op Omnipas
	1/09/2005	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Niel	1/05/2000	4	60- tot 64-jarigen
	1/05/2000	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas
Nieuwpoort	1/09/2005	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/06/2000	4	60- tot 64-jarigen
Oostende	1/05/1999	1	25 % tussenkomst op Omnipas
	1/09/1999	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/03/2000	4	60- tot 64-jarigen
Oostkamp	1/07/2001	1	33 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	10/01/2005	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
Oudenburg	1/03/2000	4	60- tot 64-jarigen
	1/03/2005	1	33 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Oud-Turnhout	1/12/2003	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied van de gemeenten Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar
Overpelt	20/12/2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente en voor de verplaatsingen van Overpelt naar Neerpelt station met belbus 744 en 745
Putte	1/09/2000	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	1/02/2003	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente
Puurs	1/07/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek
Ravels	1/09/2004	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas, Omnipas 60 ⁺ , WIGW-netabonnement, VG-netabonnement, VDAB-Jobpas en gecombineerd abonnement De Lijn-MIVB
Retie	1/01/2004	1	25 % tussenkomst op Omnipas en Omnipas 60 ⁺
Rijkevorsel	1/05/2004	1	75 % tussenkomst op Omnipas 60 ⁺
Ronse	1/01/2006	1	75 % tussenkomst op Buzzy Pazz 1 jaar, Omnipas 1 jaar, Omnipas 60 ⁺ 1 jaar, WIGW-

			netabonnement, VG-netabonnement, VDAB-Jobpas
Rotselaar	18/04/2005	3	reiziger betaalt niets op de belbus 719 en voor een verplaatsing van en naar de halte Rotselaar Wingepark
Schelle	1/07/2000	4	60- tot 64-jarigen
	1/09/2000	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Scherpenheuvel-Zichem	1/07/2001	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Sint-Amands	1/07/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek
Sint-Katelijne-Waver	1/06/2000	4	60- tot 64-jarigen
	1/09/2000	1	50 % tussenkomst op abonnementen
Sint-Lievens-Houtem	1/08/2002	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Sint-Niklaas	1/07/2000	1	50 % tussenkomst op Buzzy Pazz
	21/02/2004	5	beperkt tot zaterdag
Sint-Truiden	1/06/2000	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente
Tessenderlo	1/08/2000	4	60- tot 64-jarigen
Tienen	1/08/2004	1	75% tussenkomst op Buzzy Pazz, ingeschreven in het 1ste secundair onderwijs en met aanvangsdatum tussen 1 augustus en 31 december
Tongeren	21/12/2002	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente
Torhout	1/06/2000	4	60- tot 64-jarigen
Tremelo	1/05/2000	4	60- tot 64-jarigen
Turnhout	1/12/2003	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied van de gemeenten Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar
Vilvoorde	1/10/1999	3	reiziger betaalt 0,50 euro voor een rit heen en terug op woensdag en zaterdag, opstap in welbepaalde zones en afstap zone 68 van Vilvoorde
Vosselaar	1/12/2003	2 & 3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart), biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, op grondgebied van de gemeenten Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar
Wervik	1/09/2004	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz
Willebroek	1/07/2004	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek
Zedelgem	10/01/2005	2	reiziger betaalt 1 euro per rit met een twee- of tienrittenkaart op het grondgebied van Brugge, Beernem, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem en bepaalde zones in Zuienkerke
Zuienkerke	1/01/2006	1	25 % tussenkomst op Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60*
Zutendaal	1/09/2003	4	60- tot 64-jarigen
Zwijndrecht	1/01/2000	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen
	1/01/2000	1	75 % tussenkomst op Omnipas
	1/09/2001	1	75 % tussenkomst op Buzzy Pazz

[http://www.delijn.be/overheden/derdebetalerssystemen_overzicht.asp]

Bijlage 4: Geraadpleegde bronnen

Geraadpleegde literatuur

- Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), *Filemonitor 2003*, Rotterdam, 2004
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004*, Rotterdam, 2004
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), *Milieu en Toegankelijkheid, ervaringen met de Wp2000*, opgesteld door TransTec, Rotterdam, 2005
- Asperges, T., *Basismobiliteit Netmanagement*, presentatie ihkv introductie cursus verkeerskunde van IMOB (Universiteit van Hasselt) en Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel, 17 november 2005
- Brempt, Kathleen van, *Meer en beter openbaar vervoer, beleidsvisie van Vlaams minister van Mobiliteit*, Brussel, 19 september 2005
- Broodcoorens & Keppens, *Basismobiliteit, een kritische reflectie*, Eindverhandeling opleiding PAO verkeerskunde, Antwerpen, Promotor: Prof. Dr. G. Blauwens
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), *Onderzoek Verplaatsings Gedrag, 1995-2003*
- CVOV, *CVOV-bericht 'Geld OV-studentenkaart telt mee bij aanbesteding'*, Rotterdam, 2001
- *Deel III Kabinetsstandpunt*, 2 september 2005
- De Lijn, *Analyse abonnee-bestanden*, vergelijking 2003-2004
- De Lijn, *Buzzy Kompazz*, januari 2005
- De Lijn, *Folder 'Tarieven', geldig van 1 februari 2004 tot en met 31 januari 2005*
- De Lijn, *Folder 'Reis goedkoper of gratis met De Lijn!', geldig van 1 februari 2004 tot en met 31 januari 2005*
- De Lijn, *Informatiepakket Kwaliteitsbarometer De Lijn*, 2006
- De Lijn, *Jaarverslagen VVM De Lijn 1995 – 2004*
- De Lijn, *Meer reizigers voor De Lijn door dure brandstof*, persbericht op <http://www.delijn.be>, oktober 2005
- De Lijn, *onderzoek DINA*, juli 2005
- De Lijn, *Op1Lijn, nr.40*, maart/april 2003
- De Lijn, *Op1Lijn, nr.41*, mei/juni 2003
- De Lijn, *Op1Lijn, nr.47*, september/oktober 2004
- De Lijn, *Op1Lijn, nr.51*, mei/juni 2005
- De Lijn, *Op1Lijn, nr.53*, november/december 2005
- Dijkema, S., *Initiatiefnota 'gratis' openbaar vervoer*, Den Haag, 15 november 2005, dossiernummer 30368, nr.1
- Dirks, Bas, *Gratis openbaar vervoer is geen luchtkasteel, het bestaat echt*, artikel in De Volkskrant (Het Betooig, p.3), 11 februari 2006
- Hulten, M. van, *'Gratis' openbaar vervoer*, Lelystad, 2004
- Hulten, M. van, *Informatiepakket 'Gratis' Openbaar Vervoer*, verzonden op 4 oktober 2005 aan de DG Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO), *'Van oude gebruiken en nieuwe gebieden: decentralisatie exploitatiesubsidies openbaar vervoer'*, Den Haag, 2002
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), *OV-monitor 2001-2005*, Rotterdam
- Metro, *Meer 65-plussers*, krantenbericht Metro Vlaanderen, 15 februari 2006
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, *Begroting 2006*, Den Haag, 2005
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Begroting 2004*, Den Haag, 2003
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Begroting 2006*, Den Haag, 2005

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Stappenplan OV*, brief aan Tweede Kamer d.d. 12 oktober 2005 met kenmerk DGP/SPO/U.05.01760
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van VROM, *Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*, Den Haag, 2005
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Samenvatting WROOV-Plus onderzoek 2000 - 2001*, Den Haag, 2002
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 1*, Brussel, jan. 1995 – jan. 1996
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 2*, Brussel, jan. 2000 – jan. 2001
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen*, Brussel, 2001
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Algemene Zaken en Financiën, Administratie Planning en Statistiek, *VRIND 2004/2005*, Brussel, 2005, ISBN 90-403-0225-1
- NEA, *Hoe staat het met de basismobiliteit in Nederland?*, Rijswijk, 2005
- NEA, *Hoofdrapport WROOV-Light 2003*, Rijswijk, 2005
- NEA, *Ontwikkeling van het aanbod van openbaar-vervoerdiensten vanaf 2000 tot 2004*, Rijswijk, 2005
- NEA, *Gratis openbaar vervoer*, Rijswijk, 2005
- NMBS, *Statistisch Jaarboek NMBS 2002*, 2003
- NMBS, *Statistisch Jaarboek NMBS 2003*, 2004
- NMBS, *Jaarverslagen NMBS 2001 - 2004*
- NS, *Jaarverslagen NS 1995 - 2005*
- NS en Consumentenorganisaties, *Klanttevredenheidsonderzoek treinreizigers*, Utrecht
- ProRail, *Aan het werk in 2004*, p. 6-7
- ProRail, *Aan het werk in 2003*, p. 14
- Regering Federale Staat België, *Regeerakkoord 2003*, Brussel, 2003
- Schultz van Haegen, *Gedifferentieerde reizigersgroei spoor*, brief aan Tweede kamer d.d. 8 juli 2005, met kenmerk DGP/SPO/U.05.01784
- Staatscourant nr. 247, *Tariefsregeling gebruiksvergoeding 2005*, p. 18
- Vlaams Gewest, *Begroting Vlaams Gewest 2006*, Brussel, 2005
- Vlaams Gewest, *Begroting Vlaams Gewest 2006, Memorie van Toelichting*, Brussel, 2005, blz. 819 – 820
- Vlaams Gewest, *Beheersovereenkomst De Lijn 2003 – 2009*, Brussel, 2002
- Vlaams Gewest, *Mobiliteitsplan Vlaanderen: Beleidsvoornemens*, Brussel, 2003
- Vlaams Gewest, *Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen*, Brussel, 20 april 2001
- Vlaamse Regering, *Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaams Gewest*, Brussel, 29 november 2002
- Vlaamse Regering, *Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het Netmanagement*, Brussel, 13 december 2002
- Vlaamse Regering, *Regeerakkoord 2004 – 2009*, Brussel, 2004
- VRT teletekst, *"Gratispolitiek bij Lijn en NMBS werkt niet"*, 18 februari 2006

Interviews

- Mw. Annelies Horemans en mw. Anneliese Meynaerts, De Lijn, 24 februari 2006
- Dhr. A. Raaijmakers, BBA, 14 februari 2006 (telefonisch)

Geraadpleegde websites

- Vlaams bureau voor de statistiek: <http://aps.vlaanderen.be>

- Centraal Bureau voor de Statistiek: <http://www.cbs.nl>
- Belgisch bureau voor de statistiek: <http://www.statbel.fgov.be>
- Portaal mobiliteit Vlaanderen: <http://www.mobielvlaanderen.be>
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD):
<http://www.mobilit.fgov.be>
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: <http://www.minvenw.nl>
- Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn: <http://www.delijn.be>
- Brussels vervoerbedrijf: <http://www.mivb.be>
- Nederlandse Spoorwegen: <http://www.ns.nl>
- ProRail: <http://www.prorail.nl>
- Belgische Spoorwegen: <http://www.nmbs.be>, <http://www.b-rail.be>
- Infrabel: <http://www.infrabel.be>