



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Uitrol van basisbereikbaarheid en de openbaar vervoersplannen

Evaluatie 2024

Opgesteld door de Vervoersautoriteit

Versie 1.1

Inhoud

Inleiding	4
1 Modal Split	5
1.1. Doelstellingen	5
1.2. Stand van zaken	5
1.3. Conclusie	7
2. Bereikbaarheid voor de burger	8
2.1. Doelstellingen	8
2.2. Knooppuntenwaarde	8
2.3. Conclusie	9
3. Het netwerk van De Lijn	10
3.1. Doelstellingen	10
3.2. Gebruik	11
3.3. Gemiddelde bezetting	12
3.4. Aantal opstappers per km en per uur	15
3.5. Doorstroming	16
3.6. Stiptheid	18
3.7. Flexvervoer	18
3.8. Conclusie	20
4. Budget en kostenefficiëntie	21
4.1. Doelstellingen	21
4.2. Budget	21
4.3. Productiviteit	23
4.4. Gemiddelde kosten	24
4.5. Kostendeckingsgraad	25
4.6. Conclusie	25
5. Tevredenheid	26
5.1. Doelstellingen	26
5.2. Tevredenheidsenquête 2024	26
5.3. Klantenrapport 2024 De Lijn	28
5.4. Jaarverslag 2024 Vlaamse Ombudsdienst	28
5.5. Conclusie	29
6. Toegankelijkheid	30
6.1. Doelstellingen	30
6.2. Status toegankelijkheid haltes	31
6.3. Customer Effort Score (CES)	32
6.4. Conclusie	33

7.	Evaluatie deelmobiliteit	34
7.1.	Doelstelling	34
7.2.	Deelfietsen	34
7.3.	Deelsteps	35
7.4.	Deelauto's	35
7.5.	Penhouders en uitvoering per vervoerregio	37
7.6.	Conclusie	38
8.	Evaluatie vervoerregiowerking	39
8.1.	Governance	39
8.2.	Financiering en eigenaarschap	40
8.3.	Participatie	40
9.	Advies en aanbevelingen vanuit de Vervoersautoriteit	41
9.1.	Verdeling budgetten per vervoerregio duidelijk maken	41
9.2.	Basisnetwerk herstellen	41
9.3.	Minst efficiënte lijnen onderzoeken	42
9.4.	Bijeenroepen vervoerregiomanagementcomité	42
9.5.	Decretale bepalingen naleven	42
9.6.	Tevredenheidsonderzoek afwisselen met onderzoek niet-gebruikers	43
9.7.	Methodiek voor onderzoek vervoersarmoede	43
9.8.	Grondige evaluatie van flexvervoer	43
9.9.	Stimuleren van alle wegbeheerders voor het toegankelijk maken van haltes	43
9.10.	Zorg voor meer transparantie	44
	BIJLAGE: Overzicht reizigers per lijn per vervoerregio	45
	ANTWERPEN	45
	BRUGGE	50
	DENDER	51
	GENT	53
	KEMPEN	56
	KORTRIJK	59
	LEUVEN	61
	LIMBURG	66
	MECHELEN	75
	MIDWEST	76
	OOSTENDE	78
	VLAAMSE ARDENNEN	79
	VLAAMSE RAND	81
	WAASLAND	84
	WESTHOEK	85
	BIJLAGE: Replik van De Lijn	87

Inleiding

Het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 stelt dat de Vervoersautoriteit een eerste evaluatie zal opmaken van de vervoersplannen, uiterlijk een jaar nadat ze volledig geïmplementeerd werden. Dit op basis van de data die De Lijn ter beschikking stelt, en in samenspraak met de vervoerregio's¹.

De voorliggende evaluatie baseert zich op de doelstellingen zoals die zijn opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid²:

- 1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- 2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
- 3° alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
- 4° een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

We bekijken eerst de modal split in Vlaanderen (hoofdstuk 1). Daarna focussen we op het collectief aangeboden vervoer, meer specifiek op het aanbod van De Lijn. Zijn belangrijke maatschappelijke functies effectief bereikbaar voor de burger (hoofdstuk 2) en hoe zet De Lijn zijn vervoersmiddelen (hoofdstuk 3) en zijn financiële middelen (hoofdstuk 4) in? We evalueren of het aanbod voldoet aan de vraag. We nemen hier de tevredenheid van de reiziger als graadmeter (hoofdstuk 5). We besteden daarnaast bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen (hoofdstuk 6). Naast het openbaar vervoer dat De Lijn aanbiedt, wordt deelmobiliteit steeds belangrijker als een verlengstuk van het openbaar vervoer (hoofdstuk 7). We evalueren de werking van de vervoerregio's (hoofdstuk 8). Tot slot geven wij als Vervoersautoriteit een aantal adviezen en aanbevelingen mee (hoofdstuk 9).

1 De terugkoppeling met de vervoerregio's werd ingevuld door feedback van de ambtelijke voorzitters van de vervoerregioraden op een ontwerpversie van het rapport.

2 Decreet Basisbereikbaarheid, Artikel 5 § 1.

1. Modal split

[Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 7 – 19/10/2023 tot 15/10/2024]

1.1. DOELSTELLINGEN

Volgens artikel 4.3^o van het Decreet Basisbereikbaarheid is het een doelstelling om een multimodaal vervoerssysteem uit te bouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het **STOP-principe**. Dat betekent dus dat we zoveel mogelijk de volgende rangorde respecteren voor de wenselijke mobiliteitsvormen:

1. de voetgangers,
2. de fietsers,
3. het collectieve vervoer,
4. het individueel gemotoriseerde vervoer.

In het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 wordt daarbovenop tegen 2030 een modal split beoogd waarbij **50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen met duurzame modi** gebeuren. Tegen 2040 streeft men naar 30% fietsverplaatsingen. Het regeerakkoord³ wil ook dat er specifiek aandacht is voor de **verduurzaming van de vrijetijdsverplaatsingen**.

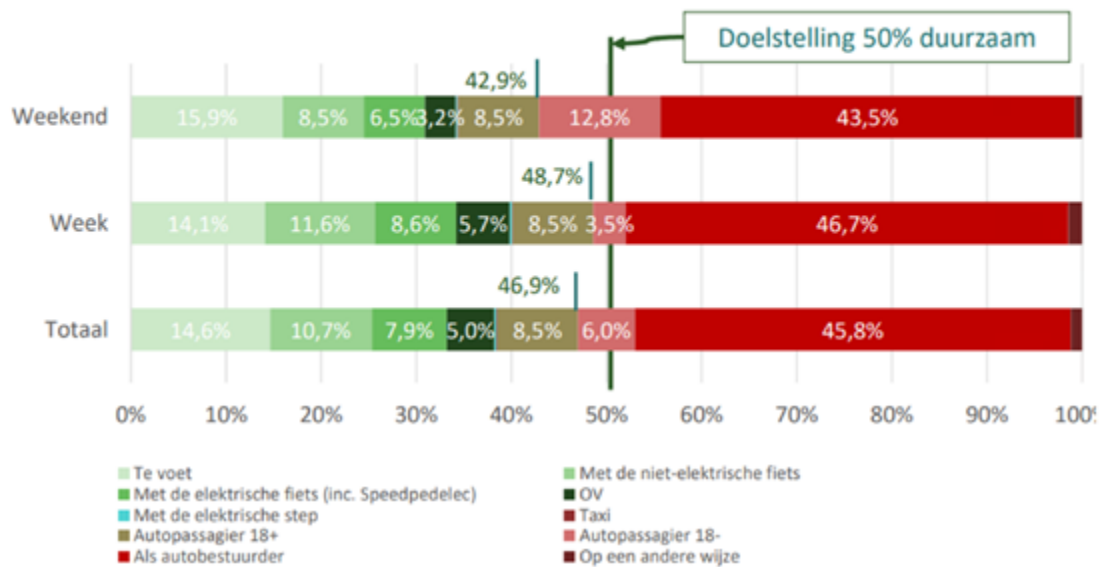
1.2. STAND VAN ZAKEN

De Vlaming verplaatst zich gemiddeld 2,63 keer per dag. Qua afstand legt elke persoon gemiddeld 29,3 km per dag af en alle Vlamingen samen leggen dagelijks zo een 188 miljoen kilometer af.

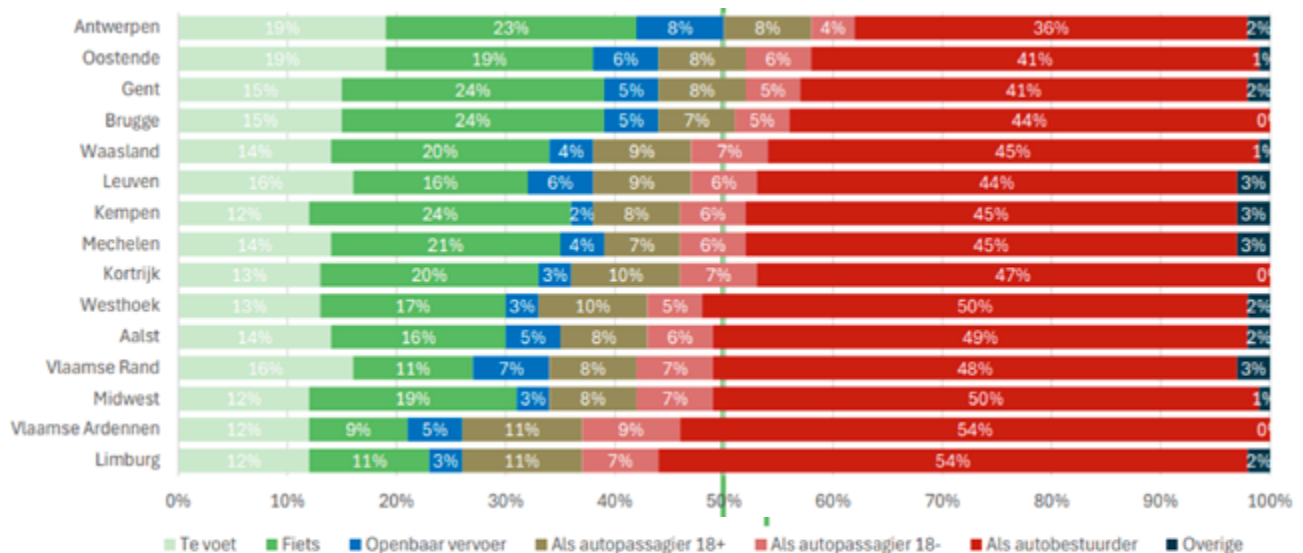
Bij het verplaatsen is de auto nog steeds het dominante vervoersmiddel: 60,3% van de verplaatsingen gebeurt met de auto, hetzij als bestuurder, hetzij als passagier. Er werd evenwel nog nooit zoveel gefietst in Vlaanderen. 18,5% van onze verplaatsingen doen we met een (elektrische) fiets. De elektrische fiets blijft aan populariteit winnen. Om naar het werk te gaan, kiezen we zelfs vaker voor een elektrische fiets in plaats van een gewone. Verplaatsingen te voet zijn dan weer goed voor 14,6% van de verplaatsingen. Het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) is goed voor 5% van het aantal verplaatsingen.

3 Dit regeerakkoord dateert van na de opmaak / goedkeuring van de openbaar vervoerplannen korte termijn, opgemaakt per vervoerregio ter uitvoering van de principes van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid, als onderdeel van de regionale mobiliteitsplannen.

Als we kijken naar het aantal verplaatsingen, los van de afstand, zien we het volgende beeld: de verplaatsingen in de week gebeuren duurzamer dan deze tijdens het weekend, vooral het aandeel autopassagier -18jaar ligt in het weekend sterk hoger.



Als we per vervoerregio de verdeling tussen duurzame en niet-duurzame verplaatsingen bekijken, zien we grote verschillen.



1.3. CONCLUSIE

De auto blijft met voorsprong de meest gebruikte mobiliteitsvorm. We zien wel dat de fiets aan een opmars bezig is. Het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) is goed voor 5% van het aantal verplaatsingen.

De doelstelling van 50% duurzame verplaatsingen tegen 2030 wordt nog niet behaald voor heel Vlaanderen. In sommige vervoerregio's is die doelstelling echter wel al bereikt, maar ook daar blijkt dat het aandeel openbaar vervoer beperkt en niet hoger dan het aandeel carpoolen dat als duurzaam wordt beschouwd (autopassagier 18+).

In het weekend verplaatsen we ons minder duurzaam dan tijdens de week. Hier ligt nog heel wat potentieel.

2. Bereikbaarheid voor de burger

[Bron: Departement Omgeving - Synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau – toestand 2022]

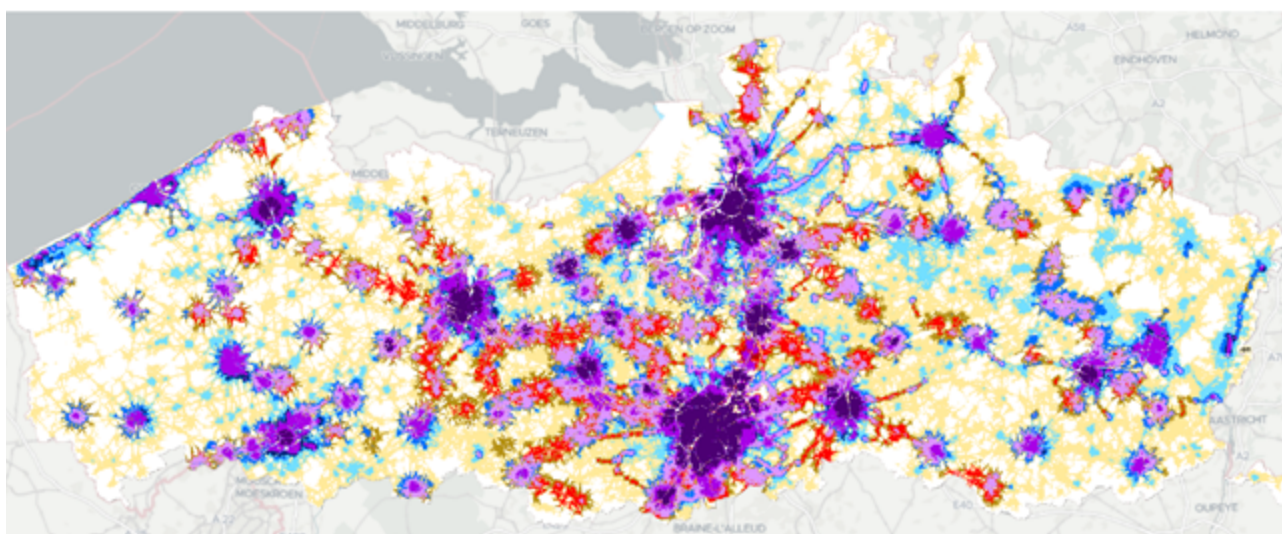
2.1. DOELSTELLINGEN

Het Decreet Basisbereikbaarheid stelt in artikel 3 dat het mobiliteitsbeleid gericht is op het **garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving**. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. In artikel 5 § 1.1° wordt nog eens gesteld dat het doel van basisbereikbaarheid is om **belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar te maken op basis van een vraaggericht systeem**.

In de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 wordt het als volgt gesteld: “mobiliteit in 2040 betekent het **garanderen van maximale verbondenheid en bereikbaarheid**. Dit op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven.”

2.2. KNOOPPUNTENWAARDE

De knooppuntwaarde is de mate waarin een kern is geïntegreerd in het systeem van collectief personenvervoer. Ze wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus, ...), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit de kern naar andere kernen kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde en hoe donkerder de kleur op de kaart⁴.



4

Deze syntheseskaart kwam tot stand door de kruising van de totaalkaart van voorzieningen (toestand 2022) en die van de knooppuntwaarde (toestand 2022). Zie ook <https://archief.algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/977479>

2.3. CONCLUSIE

Op basis van de studie van de knooppuntwaarden en het voorzieningenniveau van de kernen is een beeld geschetst van de bereikbaarheid in Vlaanderen ex-ante het invoeren van basisbereikbaarheid en de uitrol van de openbaarvervoersplannen. Actuele gevalideerde data ontbreken echter voor een gedegen analyse van de bereikbaarheid van de belangrijk(st)e maatschappelijke functies in Vlaanderen.

3. Het netwerk van De Lijn

[Bron: data De Lijn]

[Bron: Rapport Rekenhof, Basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer]

Deze cijfers van De Lijn kwamen tot stand via een extrapolatie-algoritme. Dit algoritme is getraind op basis van de bestaande telcamera data en schat het aantal opstappers en de bezettingsgraad in voor ritten waar geen telcamera's aanwezig zijn.

Voor het gebruik is het gemiddeld aantal opstappers per dag (alle type dagen, dus schoolperiode, schoolvakantie, weekend) in beeld gebracht. Dit omvat zowel de opstappers voor het regulier als voor het flexvervoer.

3.1. DOELSTELLINGEN

In het rapport van het Rekenhof over basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer 2024 wordt een groeipad gegeven voor het aantal reizigers bij De Lijn ten opzichte van het netwerk basismobiliteit.

*“Met behulp van het verkeersmodel berekende De Lijn in 2019 de reizigerswinst van het ontwerpnetwerk basisbereikbaarheid en vergeleek dat met het referentienetwerk (2017). De Lijn schatte zo **de reizigerswinst op 7,5%**. De Lijn acht deze procentuele groei nog altijd plausibel, hoewel post-corona van een lagere basis vertrokken wordt. Volgens De Lijn herstellen de reizigersaantallen zich stilaan en zal er een stabilisatie optreden op het niveau van wat in de sector het nieuwe normaal wordt genoemd. Het nieuwe normaal gaat uit van een niet volledig herstel van de reizigersaantallen omdat er blijvend effect zal zijn van thuiswerk en blijvend meer fietsverplaatsingen. De Lijn gaat er voorlopig vanuit dat de reizigersaantallen in het nieuwe normaal 5% lager zullen liggen dan in 2019. Deze lagere basis bedraagt volgens De Lijn 324 miljoen reizigers.” (p.66)*

In het Openbare Dienstencontract tussen De Lijn en de Vlaamse Regering 2023-2027 wordt daarnaast gesteld dat De Lijn de benchmark van 2020 als objectieve maatstaf zal gebruiken voor de verbetering van haar performantie. In die benchmark was er sprake van **een gemiddelde bezetting van de bussen van 14,8** (als we trams meerekenen, gaat het om een gemiddelde bezetting van 17,5). Die gemiddelde bezetting wordt gemeten in het aantal reizigerskilometers per dienstregelingskilometer.

Algemeen wordt in het Openbare Dienstencontract het volgende gesteld:

“Reizen met het openbaar vervoer moet in de toekomst eenvoudiger zijn dan ooit. De Lijn begrijpt dat reizigers ‘goesting’ moeten hebben om het openbaar vervoer te gebruiken en engageert zich om de aantrekkelijkheid en kwaliteit van haar diensten te verbeteren.

*Een voldoende fijnmazig en **snel netwerk** waarin de eindgebruiker een waardig alternatief vindt voor de verplaatsing met de wagen moet hiervoor de basis vormen. Door in te zetten op vraaggestuurd en dynamisch rijden kan De Lijn vervoersoplossingen aanbieden waar en wanneer dit nodig is, met **een gepaste capaciteit in functie van de vraag**. Overvolle maar ook quasi lege bussen worden vermeden.*

*Door **in te zetten op stiptheid en betrouwbaarheid** wordt De Lijn meer en meer voorspelbaar voor de reiziger.” (p.5)*

Dit geeft ons een aantal handvaten om het netwerk te beoordelen, maar er worden hier geen concrete parameters aan verbonden. Het is aan te bevelen in een nieuw openbaredienstencontract meetbare doelstellingen op te nemen zodat een kwantitatieve evaluatie mogelijk wordt.

In het ‘Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer’ worden tot slot wel **de streefwaarden voor de indicatoren efficiëntie en betrouwbaarheid bepaald op 85% binnen de steden en 90% buiten de steden**.

3.2. GEBRUIK

Evolutie reizigersaantallen⁵

Jaar	Reizigersaantallen
2019	338.040.193
2020	174.822.416
2021	172.837.368
2022	245.258.679
2023	357.158.997
2024	373.138.838

Reizigers per vervoerregio⁶ per jaar:

	Absoluut 2023	Absoluut 2024	Vershil (in %)
Antwerpen	121.750.222	132.582.007	8,9
Brugge	8.971.967	10.123.967	12,8
Dender	5.857.316	6.249.806	6,7
Gent	56.787.169	59.483.503	4,7
Kempen	8.758.778	10.052.009	14,8
Kortrijk	5.090.880	5.219.115	2,5
Leuven	29.965.760	30.713.162	2,5
Limburg	22.000.549	22.723.151	3,3
Mechelen ⁷	7.148.365	7.121.739	-0,4
Midwest	2.401.047	3.142.442	30,9
Oostende	21.245.979	20.951.861	-1,4
Vlaamse Ardennen	1.844.863	2.162.449	17,2
Vlaamse Rand	34.136.160	34.537.630	1,2
Waasland	6.457.568	6.082.193	-5,8
Westhoek	2.639.559	2.502.568	-5,2
Niet toegewezen aan een VVR	22.102.815	19.491.236	-11,8
TOTAAL	357.158.997	373.138.838	4,5

3.3. GEMIDDELDE BEZETTING

De tabel toont de dynamische bezettingsgraad⁸ over de lijnen van het kern- en aanvullend net in de verschillende regio's. Voor volledig Vlaanderen bedraagt de dynamische bezettingsgraad in 2024 in totaal **10,8 reizigerskilometers per beladen kilometer**. De dynamische bezettingsgraad van respectievelijk bus en tram is 9,1 en 24,6. Dit komt overeen met de resultaten van 2023.

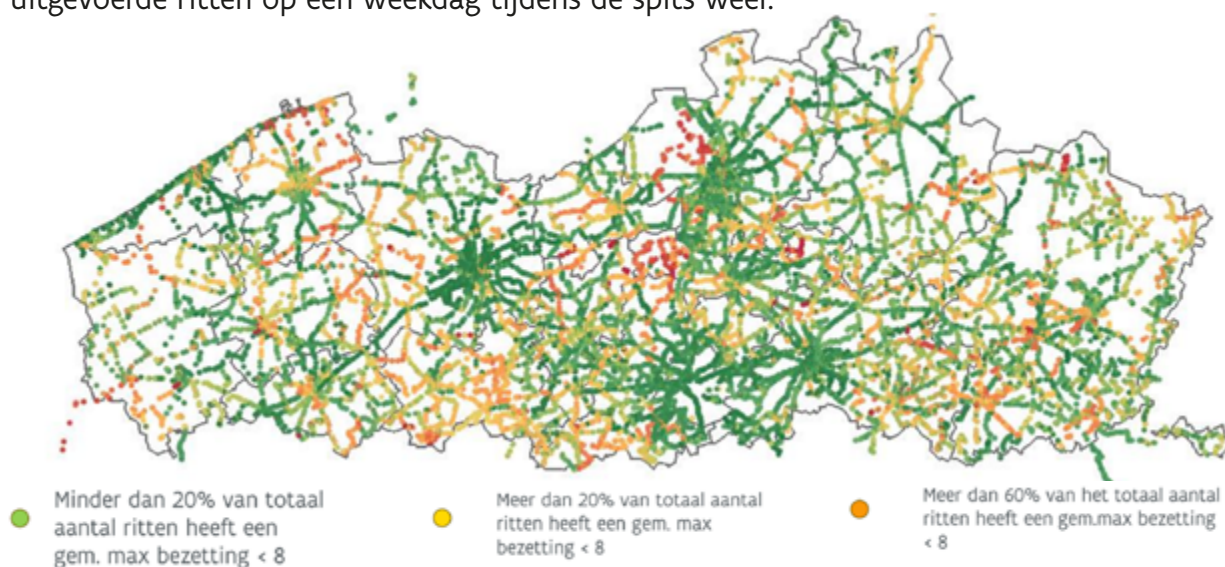
6 De cijfers betreffen het aantal opstappers op lijnen toegewezen aan de resp. vervoerregio's (incl opstappers buiten die regio zelf).

7 In VVR Mechelen is de uitrol van basisbereikbaarheid (op het VoM na) grotendeels pas op 01/01/2025 ingegaan.

8 Aantal reizigerskilometers per beladen kilometer waarbij reizigerskilometers worden berekend door de gemiddelde afstand per bus- en tramrit te vermenigvuldigen met het aantal reizigers.

	2023	2024
Antwerpen	13,4	14,0
Brugge	6,4	7,2
Dender	7,4	7,2
Gent	13,1	12,8
Kempen	9,9	9,9
Kortrijk	7,7	7,5
Leuven	9,8	9,7
Limburg	10,4	8,4
Mechelen	6,6	6,5
Midwest	7,0	7,1
Oostende	19,3	20,6
Vlaamse Ardennen	5,3	5,3
Vlaamse Rand	9,5	9,7
Waasland	11,0	9,8
Westhoek	8,9	8,4

De kaart toont een algemener beeld van de gemiddelde maximale bezetting⁹ voor heel Vlaanderen en geeft het aandeel onderbezette ritten ten opzichte van het totaal aantal uitgevoerde ritten op een weekdag tijdens de spits weer.



⁹ Het gemiddelde van de maximale bezetting op een lijn. De maximale bezetting wordt gemeten na iedere halte tussen begin- en eindhalte.

Als we focussen op de best bezette en de slechtst bezette lijnen krijgen we volgende top 5. Een volledig overzicht van alle lijnen per vervoerregio vindt u in bijlage achteraan dit document.

BUSLIJN CADANS	VVR	Aantal reizigers /dag	Gemiddelde bezetting
Best scorende lijnen qua bezetting			
X41 Snelbus Antwerpen - Zoersel - Malle - Turnhout	Kempen	2.973	20,7
64 Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel - Loenhout	Antwerpen	7.627	18,8
76 De Pinte - Gent - Lochristi - Wachtebeke	Gent	5.209	18,7
71 Deinze - Nazareth - Zwijnaarde - Gent - Oostakker	Gent	2.588	18,7
42a Berchem - Broechem - Lier	Antwerpen	128	18,3
Slechtst scorende lijnen qua bezetting			
69 Bekkevoort - Waanrode - Kortenaken - Rummen	Leuven	25	0,5
92 Hamme - Moerbeke - Kastel	Dender	28	0,8
1 Dendermonde Station - Ziekenhuis - Station	Dender	56	1,1
2 Ronse Germinal - Station - Stookt	Vlaamse Ardennen	144	1,1
31 Berchem Station - Luchthaven stelplaats	Antwerpen	671	1,2
BUSLIJN FUNCTIONEEL (excl type "schoolbus")	VVR	Aantal reizigers /dag	Gemiddelde bezetting
Best scorende lijnen qua bezetting			
649 Brasschaat - Wuustwezel - Hoogstraten	Antwerpen	379	41,6
503 Steenokkerzeel - Haacht - Keerbergen	Vlaamse Rand	160	40,3
518 Gistel - Moerdijk - Eernegem - Torhout	Oostende	187	38,2
591 Meensel-Kiezegem - Tielt-Winge - Aarschot	Leuven	318	37,7
213 Torhout - Zwevezele - Wingene	Midwest	307	36,6

BUSLIJN FUNCTIONEEL (excl type "schoolbus")	VVR	Aantal reizigers /dag	Gemiddelde bezetting
Slechtst scorende lijnen qua bezetting			
657 Landen - Zoutleeuw	Leuven	6	0,5
505 Snaaskerke - Gistel - Zevekote - Moere	Oostende	15	0,6
26 Tremelo - Werchter - Wespelaar - Haacht	Leuven	10	0,6
635 Meldert - Tienen	Leuven	3	0,7
497 Bedrijvshuttle Lokeren	Waasland	9	0,8

3.4. AANTAL OPSTAPPERS PER KM EN PER UUR

De lengte van een lijn, de duur en de frequentie kunnen sterk verschillen. Daarom wordt het gemiddeld aantal opstappers in verhouding gebracht tot het aantal kilometers van een lijn en het aantal uren dat het voertuig daarover doet.

Cijfers voor 2024	Per km	Per uur
Antwerpen	3,9	88,5
Brugge	1,2	31,4
Dender	1,3	31,8
Gent	3,1	68,4
Kempen	0,9	32,8
Kortrijk	1,3	35,0
Leuven	1,6	44,1
Limburg	1,0	30,3
Mechelen	1,1	30,5
Midwest	0,9	27,2
Oostende	3,2	84,7
Vlaamse Ardennen	0,6	19,5
Vlaamse Rand	1,5	37,1
Waasland	1,3	36,8
Westhoek	0,7	25,6
TOTAAL	2,0	52,8

Cijfers voor 2024	Per km	Per uur
Bus	1,4	39,1
Tram	7,8	153

3.5. DOORSTROMING

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt gemeten aan de hand van drie complementaire indicatoren:

- **Commerciële snelheid**
De afgelegde afstand gedeeld door de benodigde tijd inclusief halteren.
- **Efficiëntie**
De gemiddelde rijtijd van het snelste tijdsblok gedeeld door de gemiddelde rijtijd binnen een tijdsblok van de spitsperiodes – hoe hoger dit percentage, hoe dichter de reistijd ligt bij het meest haalbare.
- **Betrouwbaarheid**
De gemiddelde rijtijd binnen een spitstijdsblok gedeeld door het 90-percentiel binnen dat tijdsblok. Hiermee wordt de fluctuatie van rijtijden gemeten – hoe hoger het percentage, hoe meer regelmaat er zit in de doorkomsten van de bus of de tram.

In het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer' worden de streefwaarden voor de indicatoren efficiëntie en betrouwbaarheid bepaald op 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Volgens de meting in het voorjaar van 2024 gaf dit de volgende cijfers voor Vlaanderen

- **Commerciële snelheid:** 23,1 km/u
- **Efficiëntie:** 81,6%
- **Betrouwbaarheid:** 88,4%

Per vervoerregio geeft dit de volgende cijfers. Bij de drie regio's waar er ook een tramnet is, worden bus en tram apart gegeven. Waar de streefwaarde niet gehaald wordt, wordt dat gemarkeerd.

	Commerciële snelheid (in km/u)	Efficiëntie (in %)	Betrouwbaar- heid (in %)
Antwerpen - bus	20,1	76,8	86,9
Antwerpen - tram	15,8	84,4	89,1
Brugge	23,1	82,0	88,2
Dender	22,8	81,4	87,1
Gent - bus	20,4	78,6	87,9
Gent - tram	14,9	85,2	93,5
Kempen ¹⁰	30,1	84,6	89,4
Kortrijk	25,1	78,0	85,4
Leuven	24,6	81,8	88,7
Limburg	30,1	87,1	90,4
Mechelen	22,7	79,4	86,7
Midwest	26,8	83,5	87,3
Oostende - bus	21,9	83,8	87,9
Oostende - tram	29,2	92,6	95,0
Vlaamse Ardennen	28,3	88,0	89,2
Vlaamse Rand	22,0	78,7	88,0
Waasland	25,4	84,9	89,0
Westhoek	34,3	90,8	91,5

¹⁰ Incl sneldiensten (bv X41).

¹¹ Het aantal doorkomsten (bus en tram) aan elke halte dat binnen het tijdsinterval [-2 , +5 minuten] valt t.o.v. de geplande doorkomsttijd. Niet gereden ritten worden eruit gefilterd.

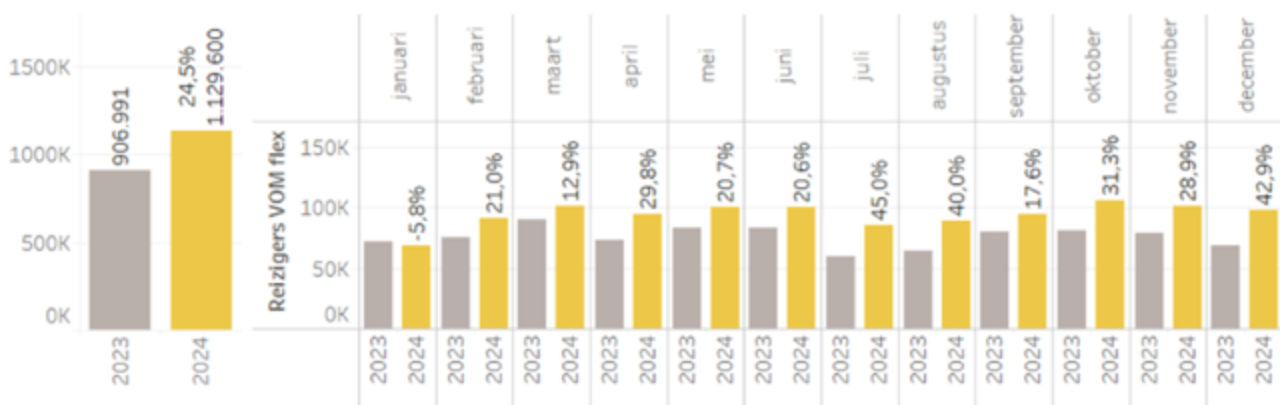
3.6. STIPTHEID

De stiptheid¹¹ bedraagt 73,08% in 2024. Dit is een daling tegenover 2019 en 2023. De belangrijkste reden voor deze verlaagde stiptheid is de gestegen filezwaarte op de Vlaamse wegen in de periode 2019-2024 van 772 kilometer-uur per werkdag naar 950 kilometer-uur per werkdag.

3.7. FLEXVERVOER

Over alle vervoerregio's heen zijn er tijdens de spits een 147-tal flexbusjes onderweg. In 2024 werden er 1.129.600 reizigers vervoerd via het flexsysteem. Dat is 0,3% van de totale reizigersaantallen van De Lijn.

Een vergelijking met 2023 moet met de nodige voorzichtigheid gebeuren omdat het netwerk er toen helemaal anders uitzag. Er werd nog niet gewerkt met het huidige flexvervoer maar wel met het belbussysteem. Als we beide jaren met de verschillende systemen toch met elkaar vergelijken, krijgen we het volgende beeld.



Als we per vervoerregio kijken naar het aantal reizigers per dag en naar de gemiddelde bezetting van een flexbus zien we grote verschillen.

	Aantal reizigers / dag ¹²	Gemiddelde bezetting
Antwerpen	117	1,39
Brugge	167	1,95
Dender	96	1,38
Gent	334	1,67
Kempen	135	1,48
Kortrijk	69	1,48
Leuven	186	1,53
Limburg	804	1,54
Mechelen	89	1,45
Midwest	211	1,45
Oostende ¹³	nvt	nvt
Vlaamse Ardennen	279	1,41
Vlaamse Rand	9	1,51
Waasland	94	1,49
Westhoek	538	1,72
TOTAAL	3.129	1,58

Het doel van het flexvervoer is om reizigers die te ver van een vaste buslijn wonen zo snel mogelijk naar het aanvullend net of naar het kernnet te brengen waar ze hun weg kunnen verderzetten. Om te evalueren of iemand verwezen wordt naar het flexvervoer i.p.v. een volledig of deels te maken verplaatsing met het vast openbaar vervoer, wordt er bij iedere aanvraag een OV-toets¹⁴ gedaan waarbij rekening wordt gehouden met factoren zoals gelijktijdige beschikbaarheid van een bus, tram, trein of metro, de wandelafstand en het overstappen.

12 Een hoog reizigersaantal lijkt succesvol, maar kan ook een afspiegeling zijn van het aantal ingezette voertuigen.

13 In vervoerregio Oostende is er geen flexvervoer. Het volledige gebied wordt daar afgedekt via het kernnet en het aanvullend net.

14 De Lijn Flex - De Lijn: <https://www.delijn.be/nl/content/reisinfo/flex/>

Voor bepaalde doelgroepen worden er uitzonderingen voorzien en zij worden meteen van hun startpunt naar hun eindpunt gebracht. Voor deze groep is er een vrijstelling van de OV-toets. In februari 2025 waren er meer dan 8.000 accounts aangemaakt die een vrijstelling van de OV-toets hadden. Daarvan werden 4.000 accounts echter niet gebruikt in de laatste drie maanden. Toch is er nog altijd in 40 à 45% van alle ritten een uitzondering van toepassing. Dat zorgt voor langere ritten en flexbusjes zijn daardoor ook minder beschikbaar. De Lijn heeft dit systeem geëvalueerd om te bekijken of het systeem niet oneigenlijk gebruikt wordt en besliste om de voorwaarden voor een OV-toets-uitzondering strenger toe te passen. Alle accounts werden hiervan op de hoogte gebracht en vanaf 1 juni 2025 gingen de strengere regels ook effectief in voege.

Bijkomend komen reizigers in 5 à 6% van de gevallen niet opdagen voor een rit die ze aangevraagd hadden. Ook daar gaat veel capaciteit verloren. Daarom zal De Lijn ook een strenger sanctiebeleid toepassen. In mei 2025 volgden er eerst nog waarschuwingen en vanaf juni 2025 volgden er effectief schorsingen.

Naast strenger optreden tegen no shows en laattijdige annuleringen werden in 2025 volgende andere maatregelen genomen om het flexvervoer gebruiksvriendelijker, performanter en doelmatiger te maken: betere overstappunten door een aangepaste software, mogelijkheid om een reis te boeken met meerdere flexgedeeltes en fijnmazigere reisgebieden.

3.8. CONCLUSIE

Door het veranderen van telmethode en door de coronacrisis is de impact van het invoeren van basisbereikbaarheid op de reizigersgroei moeilijk aantoonbaar. Ten opzichte van 2023 zou er een groei van 4.5% zijn. In sommige vervoerregio's is de winst groter dan in andere. Dat De Lijn in 2024 meer ritten kan toewijzen aan concrete vervoerregio's dan in 2023 vertekent evenwel het beeld. Daarbij geldt ook de nuance dat basisbereikbaarheid gefaseerd werd ingevoerd.

De gemiddelde bezetting voor heel Vlaanderen bedraagt 10,8 reizigerskilometers per beladen kilometer. In de meeste vervoerregio's blijft de gemiddelde bezetting stabiel ten opzichte van 2023. Uitschieters zijn Brugge (in +) en Limburg (in -).

Wat efficiëntie betreft zien we in zo goed als alle vervoerregio's dat de streefwaarde niet gehaald wordt. Enkel Gent-tram, Oostende-tram en Westhoek behalen de vooropgestelde streefwaarden.

Qua betrouwbaarheid worden de streefwaarden meestal wel gehaald. Enkel in vervoerregio's zoals Kempen, Midwest, Vlaamse Ardennen en Waasland wordt de streefwaarde van 90% niet gehaald.

Met het flexvervoer werden meer reizigers vervoerd dan met de belbussen. Bij de opmaak van dit rapport was het nog te vroeg om te evalueren of de maatregelen die in 2025 werden genomen om het flexvervoer te optimaliseren het gewenste effect hebben.

4. Budget en kostenefficiëntie

[Bron: Opvolging voor het jaar 2024 van de verbintenissen en verplichtingen van de Vlaamse vervoermaatschappij – De Lijn in het kader van het openbaredienstencontract]

[Bron: Internationale benchmark van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.

Conclusierapport – inno-V 3 december 2020]

4.1. DOELSTELLINGEN

Het Decreet Basisbereikbaarheid stelt onder andere als doel van basisbereikbaarheid: “het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met **een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen.**” (artikel 5 §1 1^o)

In het Openbare Dienstencontract 2023-2027 verzekert De Lijn dat zowel de productieve efficiëntie als de kostenefficiëntie zullen verbeteren om zo in lijn te zijn met de markt. In 2024 was het doel een recurrente besparing van 4,6 miljoen euro. (Bijlage 7 van het ODC – p. 94).

4.2. BUDGET

De onderstaande tabel geeft een algemeen overzicht van de evolutie van de toelagen (inclusief exploitatie-afrekeningen) aan De Lijn sinds 2019.

	Toelagen “Exploitatie”	Toelagen “Investerings”	Totale toelagen	% verhoging tov jaar x-1
2019	€ 862.341.000	€ 166.550.000	€ 1.029.143.000	
2020	€ 944.624.000	€ 179.896.000	€ 1.124.520.000	9,27%
2021	€ 994.468.000	€ 211.666.000	€ 1.206.134.000	7,26%
2022	€ 1.068.880.000	€ 245.734.000	€ 1.314.614.000	8,99%
2023	€ 1.164.150.000	€ 279.318.000	€ 1.443.468.000	9,80%
2024	€ 1.228.474.000	€ 269.209.000	€ 1.497.683.000	3,76%

In de hierboven vermelde toelagen exploitatie zitten er, naast recurrente toelages, ook (éénmalige) toelages vervat zoals onder meer de projectkost basisbereikbaarheid, overdrachten Werkvennootschap, Work-life, de coronapremie, de verschuiving van het contract van VIA, de opstap voor het VoM, het leerlingenvervoer, en een compensatie voor het niet-indexeren van de tarieven.

De Lijn heeft in 2019 de verdeling van de budgetten over de vervoerregio's bekendgemaakt voor het kernnet en het aanvullend net voor een totaalbedrag van 697.7 mio eur. In het Openbaardienstencontract werd additioneel 14.3 mio eur toegekend om de meerkost verbonden aan de gefaseerde uitrol basisbereikbaarheid op te vangen. De tweede kolom geeft de som van deze bedragen weer geïndexeerd voor 2025. De derde kolom bevat de budgettaire kost van de uiteindelijke openbaar vervoersplannen in de regionale mobiliteitsplannen zoals bepaald in 2021 (geïndexeerd naar 2025). De laatste kolom geeft het beschikbaar budget weer voor 2025. 'De Lijn zal de budgetten voor het kern- en aanvullend net voor elke vervoerregio opnieuw binnen de contouren brengen van wat afgesproken was in 2021.

Vervoerregio	KN+AN 2019	KN+AN 2021	KN+AN 2025
Antwerpen	216.005.888	219.526.509	208.617.596
Mechelen	31.657.972	32.231.424	31.354.086
Kempen	52.145.935	52.382.896	51.324.956
Aalst	23.225.627	22.802.739	22.660.789
Waasland	23.099.828	22.390.560	22.539.128
Gent	109.187.943	110.962.813	109.525.485
Vlaamse Ardennen	11.956.614	12.624.283	12.380.028
Leuven	92.048.170	88.939.335	92.538.024
Vlaamse Rand	106.834.993	109.451.524	111.599.865
Limburg	106.567.355	101.372.270	103.881.249
Westhoek	11.279.754	11.162.957	12.796.395
Kortrijk	19.557.288	19.070.509	19.875.209
Midwest (Roeselare)	13.484.152	12.450.813	13.429.283
Oostende	39.433.537	39.496.070	36.940.707
Brugge	35.472.343	37.720.662	40.007.147
TOTAAL	891.957.400	892.585.364	889.469.948

Onderstaande tabel toont de middelen voor het vervoer op maat per vervoerregio voor het jaar 2024. De middelen voor aangepast vervoer en werknemersvervoer worden hier buiten beschouwing gelaten omdat deze Vlaanderen-breed worden ingezet.

Vervoerregio	VOM flex+vast ¹⁵	Deelsystemen	Totaal
Dender	2.950.400	409.600	3.360.000
Antwerpen	3.146.778	-	3.146.778
Brugge	3.008.279	465.333	3.473.612
Gent	5.833.923	540.437	6.374.360
Kempen	1.659.993	517.221	2.177.214
Kortrijk	1.874.695	232.680	2.107.375
Leuven	3.913.190	627.200	4.540.390
Limburg	9.932.091	200.000	10.132.091
Mechelen	2.124.468	375.000	2.499.468
Oostende	465.467	180.000	645.467
Midwest	4.460.379	667.765	5.128.144
Vlaamse Ardennen	6.304.602	550.000	6.854.602
Vlaamse Rand	199.424	199.200	398.624
Waasland	1.493.433	162.667	1.656.100
Westhoek	7.829.437	452.000	8.281.437
TOTAAL	55.196.559	5.579.103	60.775.662

4.3. PRODUCTIVITEIT

De productiviteit is de mate waarin de aangewende middelen worden omgezet in output. Ze valt uiteen in twee verschillende delen:

- **productiviteit van het voertuig¹⁶**

Het aantal 'beladen kilometers' per voertuig. Dat is het aantal kilometers dat een voertuig aflegt gepland als commerciële rit volgens de dienstregeling. De afstand die een bus aflegt om naar het begin van de lijn te rijden tellen hier dus niet in mee.

¹⁵ Incl ondersteuning KN/AN volgens beslissingen VVRR'en.

¹⁶ Definitie productiviteit: aantal uren of kilometers per jaar waarin een voertuig reizigers vervoert.

- **productiviteit van de chauffeur**

Het aantal beladen uren per chauffeur in vergelijking met het totaal aantal beschikbare uren van chauffeurs. Beladen uren zijn uren van commerciële ritten. Daarnaast vervullen de chauffeurs nog andere activiteiten zoals onder meer onbeladen ritten, tanken, carwash, keuring en opleiding.

De **productiviteit van de voertuigen** is in vergelijking met 2023 toegenomen. Gemiddeld legde een bus 42.201 km af in 2024. Die toegenomen productiviteit is voornamelijk toe te wijzen aan het productiever worden van bussen van exploitanten. Bij de bussen in regie blijft de productiviteit ongeveer gelijk aan 2023.

De productiviteit van trams is in 2024 gedaald naar 40.412 km per tram. Dat heeft verschillende redenen. Ten eerste waren er in 2024 spoorwerkzaamheden in Gent, Antwerpen en aan de kustlijn. Ten tweede werden er nieuw geleverde trams in dienst genomen, terwijl de oude trams nog steeds operationeel bleven. Dit zorgde ervoor dat er in 2024 negen extra trams ter beschikking waren, waardoor het aanbod ook verdeeld werd over meer trams. Dit leidde logischerwijs tot een lagere productiviteit per tram.

In 2024 bedroeg de **productiviteit van de chauffeurs** voor een beladen buskilometer 60,1%. Dat betekent dat een chauffeur 60,1% van zijn werkuren ook effectief bezig is met het rijden van een lijn. In 2023 bedroeg de productiviteit 60,7%.

4.4. GEMIDDELDE KOSTEN

De **productiekosten**¹⁷ voor een beladen buskilometer in reële termen zijn in de periode 2019-2024 beduidend gestegen met 24,07%. De totale productiekosten zijn gestegen met 28,6%, waarvan 19,4% toe te wijzen is aan inflatie. De Lijn geeft aan dat de overige stijging te verklaren is door een stijging van de kosten bij exploitanten, hoge onderhoudskosten, de uitrol van basisbereikbaarheid en de vergroening van het wagenpark.

Voor een tramkilometer is de kostprijs gestegen met 44,53% ten opzichte van 2019. Naast inflatie is dit te wijten aan het minder aantal gereden kilometers omwille van spoorwerkzaamheden en de hogere infrastructuurkosten. Ten opzichte van 2023 zijn de productiekosten zo goed als stabiel gebleven.

De **aanbodkost**¹⁸ per reiziger (gecorrigeerd voor inflatie) bedroeg in 2024 26,83% meer dan in 2019.

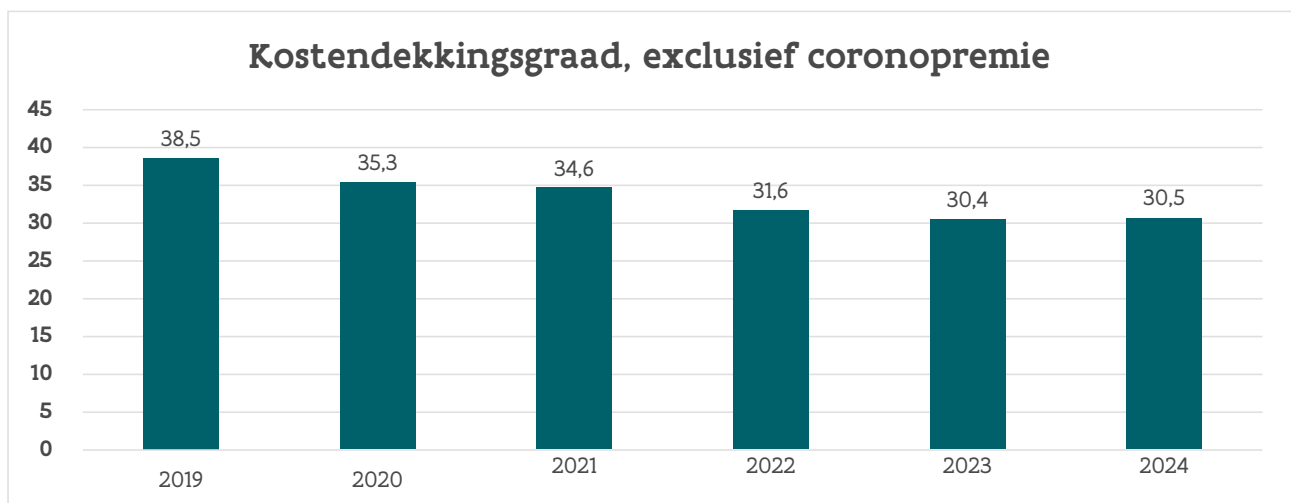
¹⁷ De productiekosten: de kosten van puur het 'rijden' zonder alle kosten van ontwerp en verkoop.

¹⁸ Gemiddelde aanbodkosten: hiermee worden alle kosten die gepaard gaan met het ontwerpen, produceren en verkopen van de diensten, gedeeld door het aantal geproduceerde dienstregelingen.

4.5. KOSTENDEKKINGSGRAAD

De kostendekkingsgraad vertoont een dalende tendens, ten gevolge van sterk toegenomen kosten. Die zijn te wijten aan de inflatie én het niet aanpassen van de tarieven. In 2024 bedroeg de kostendekkingsgraad van De Lijn 30,5%.

In de internationale benchmark van 2020 werd de kostendekkingsgraad al tot de minder goed presterende casussen gerekend. De reden daarvoor lag volgens de studie voornamelijk, maar niet alleen, bij de lage tarieven die gehanteerd werden.



4.6. CONCLUSIE

In 2024 kende de productiviteit van de voertuigen een wisselend verloop: waar die van de bussen verbeterde (voornamelijk toe te wijzen aan de exploitanten) nam die van de trams af. Ook de productiviteit van de chauffeurs is erop achteruit gegaan. De kosten voor De Lijn zijn beduidend gestegen sinds 2019, waardoor de kostendekkingsgraad logischerwijze een dalend verloop kent, omdat de tarieven voor bus en tram gedurende twee jaar niet werden verhoogd.

Het valt ook op dat het bijzonder moeilijk is om eenduidige cijfers te krijgen evenals verklaringen van wat achter de verschillende cijfers schuilt bijvoorbeeld wat de verdeling van de budgetten over de vervoerregio's betreft of de invulling van de aanwending van de exploitatiemiddelen. Niettegenstaande dit deels terecht kan worden verklaard door de transitieprocessen in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid, is meer transparantie en terugkoppeling op dit vlak nodig.

5. Tevredenheid

[Bron: tevredenheidsenquête Ipsos]

[Bron: klantenrapport 2024 De Lijn]

[Bron: Jaarverslag Vlaamse Ombudsdienst 2024. Continuïteit in verandering]

5.1. DOELSTELLINGEN

In het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 wordt verwezen naar de gevolgen die de uitrol van basisbereikbaarheid had op het vertrouwen van de reiziger:

“Een van de zichtbaarste gevolgen van basisbereikbaarheid was de gefaseerde invoering van de nieuwe openbaar vervoersplannen vanaf 2023, nadat die plannen door de vervoersregioraden goedgekeurd waren. Hoewel we recent licht gestegen reizigersaantallen zien, moet de tevredenheid beter. De Lijn staat nog altijd voor een gigantische uitdaging om het vertrouwen van de reiziger terug te winnen en een performant openbaarvervoersbedrijf te worden.”

Verderop in het regeerakkoord wordt nog eens expliciet gesteld dat **de klanttevredenheid significant** hoger moet.

De Lijn neemt de stijging van de klanttevredenheid expliciet op in het Openbare Dienstencontract 2023-2027:

“De Lijn streeft naar een stijgende trend in de algemene reizigerstevredenheid.
Ze neemt zelf het initiatief om deze continu te monitoren en op basis van de data verbeteracties te ontwikkelen om de verwachtingen en de ervaringen van de reizigers betreffende de kwaliteitsaspecten (comfort, info, reistijd, properheid,...) beter op elkaar af te stemmen.”

Die tevredenheid wordt door De Lijn zelf gemeten, maar wordt ook onderzocht via zowel de tevredenheidsenquête, die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken laat uitvoeren, en door de klachtenbehandeling bij De Lijn en de Vlaamse Ombudsdienst.

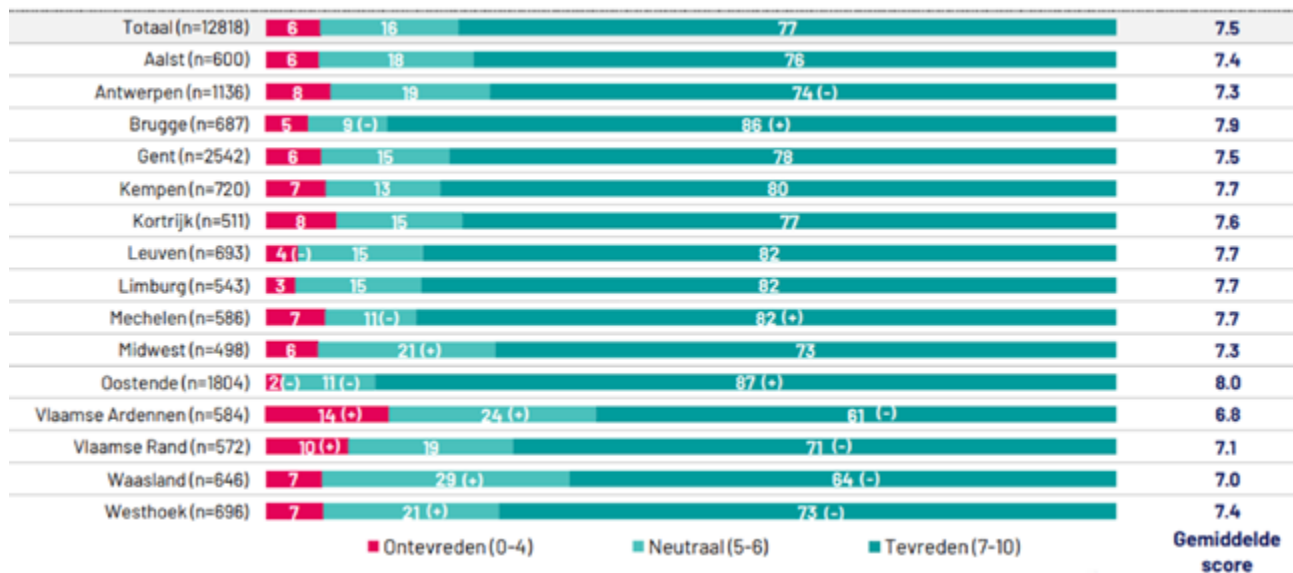
5.2. TEVREDENHEIDSENQUÊTE 2024

De tevredenheidsenquête¹⁹ focuste voor de eerste keer op de vervoerregio's en ook de methodiek was anders. In 2023 focuste het onderzoek op de algemene tevredenheid van burgers over De Lijn. In 2024 focuste het onderzoek op de tevredenheid van de reizigers. De bevroegde mensen zaten dus effectief op bus of tram. Dat was vroeger niet het geval. Een vergelijking met vorige jaren is dus moeilijk.

19

Uitgevoerd door Ipsos in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Algemeen is 77% van de klanten in 2024 tevreden over hun bus- of tramrit. Hieronder een overzicht per vervoerregio. De (+) en (-) tonen de percentages die significant hoger of lager zijn dan het totaal.



Op basis van de tevredenheid over en de impact van de factoren identificeerde het onderzoek volgende belangrijke actiepunten:

- de overstaptijd;
- het tijdig vertrek aan de halte;
- reisinformatie tijdens de rit;
- netheid;
- drukte op het voertuig.

Verder zijn ook de inrichting van het voertuig, de klimaatregeling en het geluid in het voertuig aandachtspunten.

In onderstaande tabel worden de verschillende factoren uitgelicht per vervoerregio.

	Totaal	Aalst	Antwerpen	Brugge	Gent	Kempen	Kortrijk	Leuven	Limburg	Mechelen	Midwest	Oostende	Vlaamse Ardennen	Vlaamse Rand	Waasland	Westhoek
Veiligheidsgevoel	81%	80%	76% (-)	89% (+)	83%	82%	77%	89% (+)	81%	87% (+)	80%	88% (+)	73% (-)	79%	87% (-)	80%
Rijstij chauffeur	75%	74%	71% (-)	82% (+)	76%	78%	75%	79%	83% (+)	78%	75%	82% (+)	85% (-)	89% (-)	84% (-)	73%
Vriendelijkheid chauffeur	74%	71%	67% (-)	86% (+)	74%	78%	78%	80% (+)	83% (+)	81% (+)	72%	83% (+)	69%	72%	62% (-)	75%
Reisinfo voor opstap	71%	72%	67% (-)	80% (+)	71%	73%	71%	76% (+)	76%	71%	72%	83% (+)	84% (-)	82% (-)	80% (-)	68%
Gedrag medereizigers	70%	76% (+)	65% (-)	80% (+)	71%	67%	68%	81% (+)	67%	77% (+)	63% (-)	80% (+)	84% (-)	71%	57% (-)	66%
Inrichting	67%	69%	64%	75% (+)	67%	74% (+)	65%	70%	64%	72% (+)	65%	79% (+)	66%	63%	59%	65%
Drukke	65%	63%	67%	70% (+)	63%	66%	69%	73% (+)	61%	69%	59% (-)	65%	58% (-)	57% (-)	53% (-)	61%
Klimaatregeling	65%	65%	60% (-)	72% (+)	65%	73% (+)	69%	74% (+)	70%	68%	59%	76% (+)	57% (-)	53% (-)	49% (-)	61%
Tijdig vertrek	64%	59%	65%	69% (+)	62%	67%	61%	59%	66%	60%	63%	79% (+)	55% (-)	54% (-)	52% (-)	66%
Geluid	63%	60%	61%	72% (+)	65%	64%	64%	69% (+)	62%	65%	58%	73% (+)	60%	58% (-)	51% (-)	63%
Reisinfo tijdens rit	61%	57%	58%	73% (+)	63% (+)	59%	58%	58%	60%	62%	56%	79% (+)	48% (-)	55% (-)	51% (-)	54% (-)
Overstaptijd	61%	51%	62%	75%	63%	72%	59%	74%	47%	51%	55%	80% (+)	47%	42% (-)	43%	50%
Netheid	59%	61%	47% (-)	74% (+)	60%	69% (+)	69% (+)	70% (+)	58%	66% (+)	64%	73% (+)	59%	58%	48% (-)	62%

5.3. KLANTENRAPPORT 2024 DE LIJN

In 2024 ontving de klantendienst van De Lijn 87.825 klachtendossiers. In 2023 waren dat er nog 63.767. Vooral over het aanbod en de stiptheid werd beduidend meer geklaagd.

Aantal dossiers gerelateerd op hoofdcodificatie	2024	2025
1. Aanbod	13.861	5.744
2. Stiptheid	32.679	20.537
3. Vervoerbewijzen	5.113	7.522
4. Service	25.380	20.808
5. Infrastructuur en omgeving	2.647	1.918
6. Voertuigen	1.130	1.063
7. Veiligheid	604	750
8. Boetes	701	533
9. Gevonden voorwerpen	149	182
10. Info	4.398	3.491
11. Algemene reisvoorwaarden	141	123
12. Schadedossiers	939	926
13. GDPR	19	29
14. Algemeen	62	141
TOTAAL	87.825	63.767

5.4. JAARVERSLAG 2024 VLAAMSE OMBUDSDIENST

De Vlaamse Ombudsdienst registreerde in 2024 50% meer klachten over De Lijn dan in 2023. Dit is zonder twijfel in relatie te brengen tot het invoeren van basisbereikbaarheid, wat door De Lijn zelf als grootste (netwerk)wijziging wordt gezien sinds de oprichting van het bedrijf. De niet-gereden ritten en de problemen met stiptheid zijn de meest gehoorde klachten bij de Vlaamse Ombudsdienst. De Vlaamse Ombudsdienst rekent erop dat De Lijn het klachtenbeeld aanpakt en de nodige stappen zet richting een meer betrouwbare dienstverlening. Daarbij moet De Lijn ook de nodige aandacht besteden aan de capaciteitsproblemen op sommige momenten, want geen enkele reiziger stapt graag op een overvolle bus.

De Vlaamse Ombudsdienst ontving in 2024 ook meer klachten van buurtbewoners dan in andere jaren. Geluidshinder door tram en bus blijft daarbij de koploper. Het veranderde traject van sommige lijnen zit daar voor iets tussen.

Een van de grootste verzuchtingen die de Vlaamse Ombudsdienst van reizigers ontvangt zijn de boetes die ze moeten betalen ondanks het feit dat ze een geldig abonnement hebben. Het is, volgens de Ombudsdienst, aan De Lijn om een goed evenwicht te vinden tussen hun klanten met een geldig abonnement en de verplichte scan van het abonnement.

De Vlaamse Ombudsdienst erkent evenwel dat De Lijn meer dan 400 bijsturingen heeft doorgevoerd op basis van klachtenmeldingen, en verwijst naar positieve vernieuwingen, zoals onder meer het proces inzake de afhandeling van gevonden voorwerpen en het aangekondigde compensatiebeleid.

5.5. CONCLUSIE

Meer dan drie kwart van de reizigers is tevreden met hun rit. Reizigers zijn vooral tevreden over het veiligheidsgevoel, de rijstijl en vriendelijkheid van de chauffeur, de reisinformatie voorafgaand aan de reis én het gedrag van medereizigers. Stiptheid, netheid, overstaptijd en reisinformatie tijdens de rit zijn verbeterpunten.

De rittevredenheid is significant hoger dan in totaliteit in vervoerregio's Oostende, Brugge en Mechelen. We zien een significant lagere score dan in totaliteit in vervoerregio's Vlaamse Ardennen, Waasland, Vlaamse Rand, Westhoek en Antwerpen. In vervoerregio Leuven is de ontevredenheid significant lager dan in totaliteit. De top 4 rittevredenheid is lager dan 70% in vervoerregio's Vlaamse Ardennen en Waasland.

Een vergelijking met de tevredenheidsenquête van 2023 kan niet gemaakt worden omdat die op basis van een andere methode werd uitgevoerd.

6. Toegankelijkheid

[Bron: CES Inclusie in het openbaar vervoer 2024]

[Bron: Evaluatie en toekomst Masterplan Toegankelijkheid]

6.1. DOELSTELLINGEN

In het Decreet Basisbereikbaarheid wordt geregeld vervoer expliciet gedefinieerd als: **“voor iedereen toegankelijk”** (artikel 2 10°). In artikel 3 van het decreet wordt nog eens benoemd dat het mobiliteitssysteem uitgebouwd en geëxploiteerd wordt met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Het Vlaamse Regeerakkoord 2024-2029 bevestigt dit nog eens en stelt zich als doel dat zeker de **Hoppinpunten maximaal toegankelijk zijn voor alle gebruikers**. In het regeerakkoord wordt er naar de Vervoersautoriteit en de vervoerregio's gekeken om actie te ondernemen om de doelen te bereiken.

De Mobiliteitsvisie 2040 focust op het wegwerken van typische drempels bij het gebruik van het openbaar vervoer:

*“We bouwen het vervoersaanbod uit met aandacht voor toegankelijkheid. Een betere toegankelijkheid impliceert zo weinig mogelijk (tot zelfs geen) drempels voor personen om gebruik te maken van een vervoersaanbod. **Typische drempels hierbij zijn de taalkennis (bij o.a. toeristen), digitale vaardigheden en mogelijkheden, financiële middelen en fysieke mogelijkheden.**”*

In het Openbare Dienstencontract wordt er verwezen naar het Masterplan Toegankelijkheid en worden er ook concrete streefwaarden gegeven:

*“De partijen engageren zich ertoe het Masterplan Toegankelijkheid uit te voeren. Dit actieplan heeft als **doel 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net toegankelijk te maken tegen 2030**. Het toegankelijk maken van de haltes is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder: het Agentschap Wegen en Verkeer voor de haltes op gewestwegen en lokale besturen voor gemeentewegen. De Lijn geeft advies over de locatie van de halte en de concrete inrichting.*

De Lijn monitort de toegankelijkheid van de voertuigen. Elk voertuig dat in dienst genomen wordt, zal in overeenstemming met het reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Bovendien zullen deze voertuigen beschikken over auditieve en visuele halte aankondiging.”

6.2. STATUS TOEGANKELIJKHEID HALTES

De Lijn bedient 25.478 reguliere haltes kernnet en aanvullend net (exclusief unieke flexhaltes). Ongeveer 6% van de haltes hebben nog geen toegankelijkheidsstatus gekregen. Ze worden bij de categorie 'niet toegankelijk' ingedeeld.

De doelstelling van het Masterplan Toegankelijkheid stelt:

- 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net: toegankelijk tegen 2030. Zo kunnen ongeveer 70% van de reizigers een toegankelijke rit maken.
- Bestaande haltes zijn basistoegankelijk, met wat hulp.
- Nieuw of opnieuw aangelegde haltes zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.

De meest recente data (Q2 2025) zijn:

Toegankelijkheidsstatus haltes (haltepalen) excl unieke Flex-haltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking		totaal aantal publieke haltes(haltepalen) excl unieke Flex-haltes
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
VVR Status 06/2025							
Aalst	156	14,1	443	40,1	71	6,4	1104
Antwerpen	634	20,4	1456	46,8	202	6,5	3111
Brugge	246	27,4	367	40,9	128	14,3	897
Gent	551	23,1	832	34,9	361	15,1	2383
Kempen	220	14,2	430	27,8	153	9,9	1548
Kortrijk	182	20,8	301	34,5	82	9,4	873
Leuven	348	11,7	959	32,3	247	8,3	2965
Limburg	930	22,9	1432	35,3	700	17,2	4061
Mechelen	140	13,1	344	32,1	76	7,1	1071
Midwest	144	16,5	218	25,0	45	5,2	873
Oostende	248	40,2	358	58,0	108	17,5	617
Vlaamse Ardennen	124	10,7	276	23,8	48	4,1	1159
Vlaamse Rand	358	15,0	1018	42,8	174	7,3	2380
Waasland	103	15,0	173	25,2	45	6,6	686
Westhoek	221	25,8	270	31,6	107	12,5	855
Niet in Vlaanderen	250	27,9	494	55,2	198	22,1	895
Eindtotaal	4855	19,1	9371	36,8	2745	10,8	25478

Opgesplitst per wegbeheerder geeft dit volgend beeld:

Haltes op gewestwegen beheerd door AWW:

Toegankelijkheidsstatus haltes (haltepalen) beheer AWW excl unieke Flex-haltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking		totaal aantal publieke haltes(haltepalen) beheer AWW excl unieke Flex-haltes
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
VVR Status 06/2025							
Aalst	97	25,5	174	45,8	37	9,7	380
Antwerpen	269	23,0	537	46,0	94	8,0	1168
Brugge	107	27,6	173	44,6	33	8,5	388
Gent	213	21,5	314	31,7	118	11,9	992
Kempen	144	19,3	250	33,5	105	14,1	747
Kortrijk	131	36,3	186	51,5	59	16,3	361
Leuven	148	18,8	333	42,2	120	15,2	789
Limburg	490	32,6	663	44,1	364	24,2	1505
Mechelen	48	17,8	105	38,9	31	11,5	270
Midwest	84	26,8	107	34,2	15	4,8	313
Oostende	82	35,7	130	56,5	14	6,1	230
Vlaamse Ardennen	79	15,9	138	27,8	31	6,3	496
Vlaamse Rand	159	20,7	391	51,0	119	15,5	767
Waasland	26	18,7	35	25,2	14	10,1	139
Westhoek	143	35,1	171	42,0	66	16,2	407
Eindtotaal	2220	24,8	3707	41,4	1220	13,6	8952

Haltes beheerd door lokale besturen:

Toegankelijkheidsstatus haltes (haltepalen) beheer lokale overheid excl unieke Flex-haltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking		totaal aantal publieke haltes (haltepalen) beheer lokale overheid excl unieke Flex-haltes
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
VVR Status 06/2025							
Aalst	59	8,2	268	37,1	34	4,7	723
Antwerpen	335	17,7	885	46,7	90	4,8	1894
Brugge	113	23,5	167	34,8	75	15,6	480
Gent	326	23,8	504	36,8	229	16,7	1368
Kempen	76	9,5	179	22,4	48	6,0	799
Kortrijk	50	9,8	114	22,3	23	4,5	511
Leuven	198	9,1	624	28,7	125	5,8	2173
Limburg	439	17,2	768	30,1	335	13,1	2555
Mechelen	92	11,5	239	29,8	45	5,6	801
Midwest	59	10,6	110	19,7	30	5,4	557
Oostende	96	31,4	157	51,3	33	10,8	306
Vlaamse Ardennen	45	6,8	138	20,8	17	2,6	663
Vlaamse Rand	197	12,3	625	38,9	53	3,3	1608
Waasland	77	14,1	138	25,2	31	5,7	547
Westhoek	74	17,0	94	21,6	37	8,5	436
Eindtotaal	2236	14,5	5010	32,5	1205	7,8	15421

6.3. CUSTOMER EFFORT SCORE (CES)

De Customer Effort Score (CES) meet de mate waarin men iets als moeilijk of gemakkelijk ervaart (minder of meer effort). Om het effect van de invoering van basisbereikbaarheid te kunnen meten op bepaalde doelgroepen wordt jaarlijks een CES bevraging uitgevoerd. Tot op heden werden er twee bevragingen uitgevoerd in eind 2022 en voorjaar 2024.

De inclusie-doelgroepen zijn:

1. ouderen: 65+;
2. personen met een beperking;
3. personen in armoede;
4. personen met lage digitale geletterdheid.

Ten opzichte van eind 2022/begin 2023 kan uit de bevraging van 2024 het volgende geconcludeerd worden:

GEBRUIK OPENBAAR VERVOER BIJ INCLUSIE-DOELGROEPEN IS STABIEL – 46%

Het **gebruik van openbaar vervoer en meer specifiek van De Lijn** in 2024 blijft **op hetzelfde niveau liggen** als in 2023. Net iets minder dan de helft van de bevraagde personen uit de inclusiegroep maakt gebruik van De Lijn (46%, stabiel ten opzichte van 2023). Mensen met een beperking of in armoede maken vaker dagelijks gebruik van De Lijn vergeleken met personen met een lage digitale geletterdheid.

CUSTOMER EFFORT SCORE GEBRUIK DAALT

De CES van De Lijn daalt over de gehele lijn bij alle doelgroepen (inclusiedoelgroepen en restgroep): bij de inclusiedoelgroepen daalt de **CES van 59 naar 41**, bij de restgroep daalt de minder, nl. van 74 naar 68.

Mensen met een beperking geven nog steeds het vaakst aan dat ze moeilijkheden ervaren, maar voor de overige inclusiegroepen zien we de grootste (negatieve) veranderingen: meer mensen geven aan dat het gebruik moeilijk is en minder mensen geven gemakkelijk gebruik aan.

CES DEELINDICATOREN DE LIJN BLIJVEN STABIEL

De fysieke toegankelijkheid is voor personen met beperking moeizaam vanaf de halte, maar de CES blijft in het algemeen stabiel. Ook de CES betaalbaarheid blijft stabiel. Ook het gebruik en de tevredenheid van de diverse informatiekkanalen bij de inclusiedoelgroepen is stabiel. Net als in 2023 scoort de klantvriendelijkheid van de medewerkers erg hoog bij alle inclusiedoelgroepen.

CES DIENSTEN AANGEPAST VERVOER

14% van de bevroagde personen met een beperking maakt gebruik van aangepast vervoer van deur tot deur, een lichte (niet-significante) stijging ten opzichte van 2023. De CES is 25 voor het gebruik van het aangepast vervoer (n=39) van deur tot deur, waarbij 31% aangeeft het gebruik ervan moeilijk te vinden en 55% het gebruik ervan makkelijk te vinden (Opgelet – lage steekproef).

6.4. CONCLUSIE

De doelstelling van 50% toegankelijke haltes tegen 2030 is nog lang niet bereikt. Een evaluatie van het Masterplan met het oog op een aangepast actieplan is momenteel lopende. Deze oefening gebeurt door het Departement MOW in samenwerking met AWV, De Lijn en Inter.

Ook voor reizigers behorend tot de inclusie-doelgroepen zijn er nog verbeteringen mogelijk. Hierbij valt wel op te merken dat de bevraging gebeurde in oktober en november 2024, na de invoering van **fase 3 van basisbereikbaarheid van juli 2024**. Dat was een moment waarop zeer veel reizigers zich moeten aanpassen aan het nieuwe net in het kader van basisbereikbaarheid, niet in het minst reizigers uit de bevroagde doelgroepen. In 2025 zal deze bevraging opnieuw uitgevoerd worden.

7. Evaluatie deelmobiliteit

[Bron: Rapport 2024 Deelmobiliteit in België – Way To Go vzw – februari 2025]

7.1. DOELSTELLING

In de Mobiliteitsvisie 2040 wordt deelmobiliteit beschouwd als een belangrijk onderdeel van een robuust en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De uitbouw en ondersteuning van die deelsystemen is daarom ook een doel.

In de Mobiliteitsvisie 2040 klinkt het als volgt:

“Prioriteit 1: We ontwikkelen een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid.

We ontwikkelen netwerken zodat ze robuust en toekomstbestendig zijn en koppelen ze via knooppunten. We realiseren de ontbrekende verbindingen die hiervoor nodig zijn. Op die manier komen we tot een mobiliteitssysteem dat attractief is vanuit een systeemgedachte en gebruikersperspectief. Een systeem dat er vooral op gericht moet zijn de vervoersvragen van burgers (en ook toeristen) en de transportbehoeftes van bedrijven te faciliteren op gepast schaalniveau volgens volume, frequentie en bestemming.

[...]

Voor een goed functioneren van de knooppunten is het belangrijk dat deze knooppunten, evenals de hierop aan- en aftakkende trajecten en netwerken, (verkeers) veilig worden ingericht. De uitbouw van deelsystemen en de koppeling van collectieve vervoersnetwerken en fiets- en voetgangersnetwerken zijn hierbij belangrijk om tot een duurzaam vervoersaanbod te komen.”

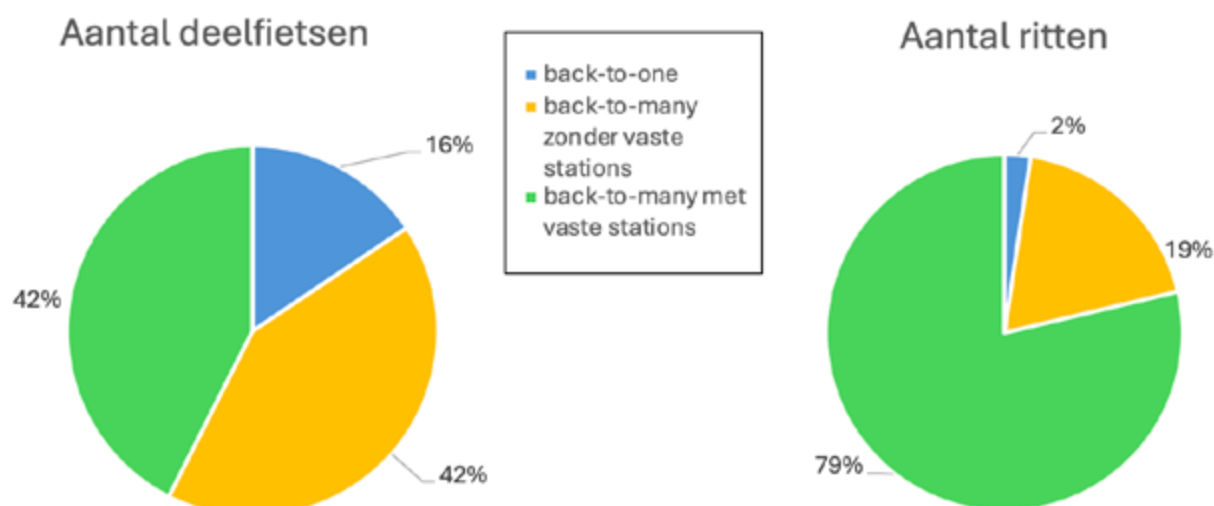
7.2. DEELFIETSEN

In Vlaanderen zijn er 13.878 deelfietsen. Dat is 64% van het volledige aanbod deelfietsen in België. Een groot deel van die fietsen zijn al elektrisch ondersteund (ongeveer 30%), maar de meerderheid is nog steeds een traditionele fiets. Er waren 361.842 actieve gebruikers (= geregistreerde gebruikers die het laatste jaar minstens één rit hebben afgelegd) in 2024, goed voor 9.257.497 ritten.

Voor heel Vlaanderen zijn er 2 deelfietsen beschikbaar per 1.000 inwoners. Dat geeft echter een vertekend beeld aangezien de meeste deelfietsen beschikbaar zijn in de steden. Zo zijn er in Antwerpen bijvoorbeeld 10,2 deelfietsen beschikbaar per 1.000 inwoners en in Gent 6,7.

Bij een back-to-one-systeem plaatst de gebruiker de deelfiets na gebruik terug op dezelfde locatie waar hij de fiets oppikte. Bij een back-to-many-systeem moet de fiets niet teruggebracht worden naar het vertrekpunt. Sommige systemen werken wel met vaste

stations en dan moet de fiets na gebruik wel naar een vaste fysieke stalling gebracht worden. Bij systemen die niet met een vast station werken mag de deelfiets achtergelaten worden in fysieke of digitale dropzones.



Bijna acht op de tien van alle ritten met deelfietsen in België vond in Vlaanderen plaats (76,7%). Dat is opvallend aangezien maar de helft van alle actieve gebruikers in Vlaanderen woont en maar een goede zes op de tien van alle deelfietsen in Vlaanderen staat. Vlaanderen kent in België het hoogste aantal ritten per deelfiets per dag, namelijk 1,9 ritten per dag. Vooral het back-to-many-systeem met vaste stations wordt in Vlaanderen gebruikt. Die deelfietsen worden gemiddeld zelfs 3,4 keer per dag gebruikt.

7.3. DEELSTEPS

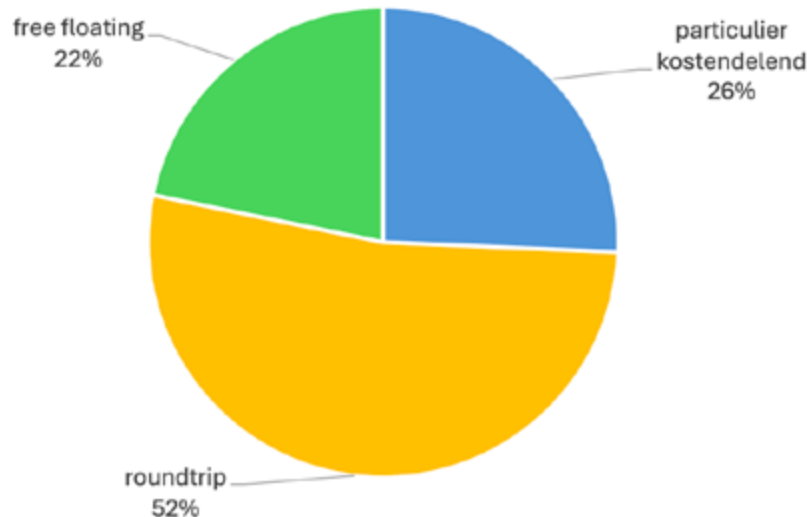
In Vlaanderen zijn er 6.680 deelsteps beschikbaar. Dat is 1 deelstep per 1.000 inwoners. Er zijn 449.292 actieve gebruikers en dat is goed voor 3.034.437 ritten. Dat is 25,5% van alle ritten met deelsteps in België. Een deelstep wordt in Vlaanderen 1,2 keer per dag gebruikt.

7.4. DEELAUTO'S

In 2024 waren er 4.600 deelauto's in Vlaanderen. Dat is een groei van 11% ten opzichte van 2023. Daarmee is Vlaanderen goed voor 52% van het Belgische aanbod.

Meer dan de helft van de deelauto's in Vlaanderen is eigendom van roundtrip aanbieders (52%). Binnen dit systeem moet het voertuig van de aanbieder op dezelfde plaats (of in dezelfde buurt) achtergelaten worden waar hij opgepikt werd. Daarnaast is 26% een particuliere deelauto en tot slot is 22% in Vlaanderen een free floating deelauto. In dit laatste systeem hoeft de auto niet achtergelaten te worden waar hij opgepikt werd.

Eind 2024 zijn 1.124 deelauto's in Vlaanderen volledig elektrisch aangedreven. Dat is 24,1% van alle deelauto's.



De grootste groeiers in het aanbod zijn free floating en roundtrip autodelen met respectievelijk 131% en 124% groei in vijf jaar tijd. In absolute aantallen zijn dat respectievelijk 575 en 1.355 extra deelauto's. Het aantal particuliere deelauto's in Vlaanderen nam de afgelopen vijf jaar toe met 25% of 241 deelauto's.

Wat aantal gebruikers betreft, zijn er geen cijfers beschikbaar voor het free floating systeem. Omdat daarvoor slechts een beperkt aantal spelers op de markt zijn, ligt die informatie commercieel gevoelig en wordt ze daardoor niet beschikbaar gesteld.

Dat beïnvloedt de cijfers natuurlijk en het reële aantal actieve gebruikers van autodelen ligt dus hoger dan de cijfers hieronder.

In 2024 waren er in Vlaanderen 46.599 gebruikers die minstens één rit aflegden met een deelauto. Het aantal actieve autodelers groeide daarmee 22% ten opzichte van 2023. Daarvan maakte het grootste deel (89%) gebruik van deelauto's die aangeboden worden door roundtrip autodeelbedrijven. Zoals gezegd, heeft de Vervoersautoriteit echter geen zicht op het aantal gebruikers van het free floating systeem.

Qua aantal ritten en afgelegde afstand beschikt de Vervoersautoriteit enkel over betrouwbare cijfers voor het roundtrip systeem. Ook hiervoor liggen de reële cijfers dus hoger. In 2024 waren er 749.009 ritten met een deelauto (in het roundtrip systeem). Gemiddeld werd er 55,3 km per rit afgelegd. Aangezien deelauto's ook voor heel lange ritten gebruikt worden, wat het gemiddelde beïnvloedt, is het ook belangrijk om naar de mediaan te kijken. Die lag voor Vlaanderen op 35 km.

Gemiddeld gebruikte een actieve autodeler 18 keer een deelauto binnen dit systeem. Dat is evenveel als in 2023. Iedere deelauto werd gemiddeld 306 keer gebruikt in 2024.

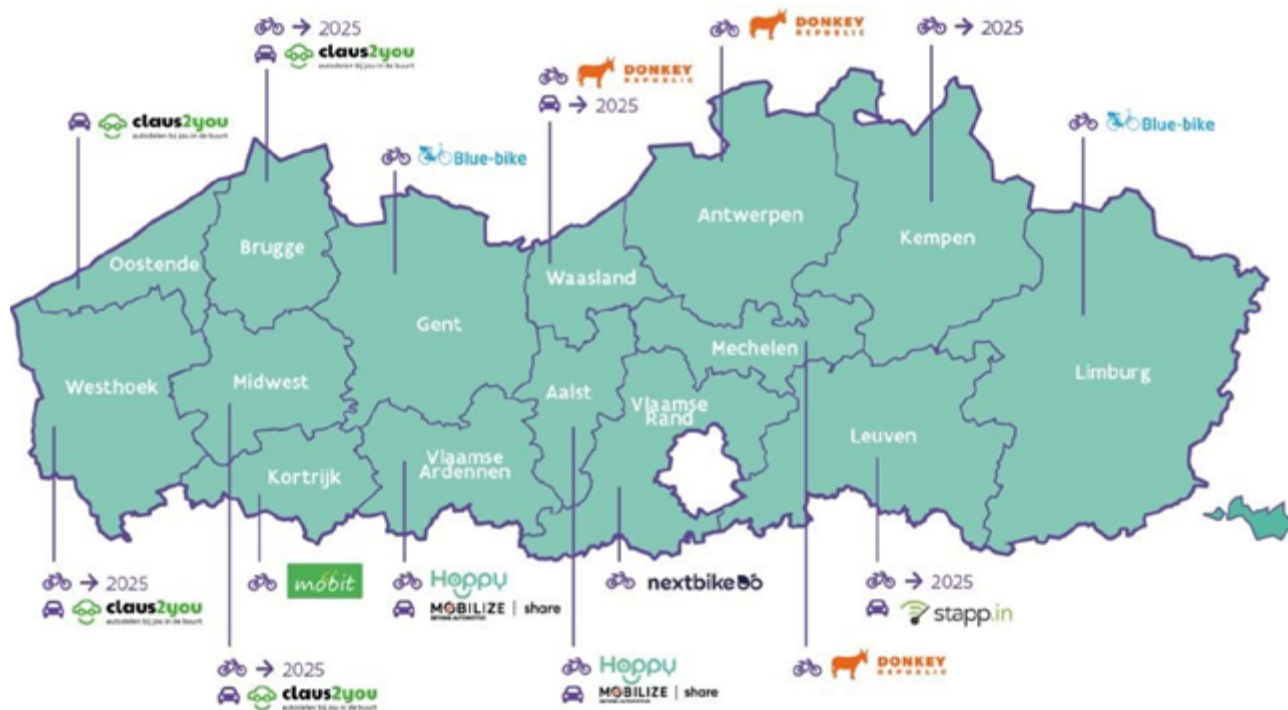
7.5. PENHOUDERS EN UITVOERING PER VERVOERREGIO

De verschillende vervoerregio's hebben een budget voor vervoer op maat (VoM). Dat kunnen ze onder andere gebruiken voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit kan een oplossing bieden op plaatsen waar het ander vervoeraanbod beperkt is. Het gebruik van deelvoertuigen kan ook een eerste stap betekenen voor een mentaliteitswijziging weg van de eigen wagen, zo wordt de modal shift aangewakkerd. Omdat de vervoerregio's zelf geen rechtspersoonlijkheid hebben, hebben ze penhouders aangesteld om de VOM-deelsystemen uit te rollen, bijvoorbeeld via het in de markt zetten van een opdracht. De uitrol is nog in ontwikkeling en de uitvoering verschilt van vervoerregio per vervoerregio. Het is vaak nog een proces van trial-and-error: worden die specifieke voertuigen op die specifieke plaats voldoende gebruikt of worden ze toch beter elders ingezet?

Hieronder vindt u een overzicht van de penhouders, de uitvoerders (zie ook kaart) en een korte stand van zaken.

Vervoerregio	Penhouder	Fietsdelen	Autodelen
Antwerpen	Niet via penhouderschap, georganiseerd door Lantis		
Brugge	WVI	Gepland in 2025	Actief vanaf 2025
Dender	SOLVA	Actief vanaf 2024	Actief vanaf 2024
Gent	Veneco	Actief vanaf 2024	/
Kempen	IOK	Actief vanaf 2025	/
Kortrijk	Intercommunale Leiedal	Actief vanaf 2024	/
Leuven	Interleuven	Gepland in 2025	Actief vanaf 2024
Limburg	Stad Genk	Actief vanaf 2024	/
Mechelen	IGEMO	Actief vanaf 2024	/
Midwest	WVI	Gepland in 2025	Actief vanaf 2024
Oostende	WVI	Gepland in 2025	Actief vanaf 2024
Vlaamse Ardennen	SOLVA	Actief vanaf 2024	Actief vanaf 2024
Vlaamse Rand	Haviland	Actief vanaf 2025	/
Waasland	Interwaas	Actief vanaf 2024	/
Westhoek	WVI	Gepland in 2025	Actief vanaf 2024

Door de vele ontwikkelingen en bewegingen zijn er momenteel nog geen duidelijke en volledige cijfers beschikbaar voor alle vervoerregio's.



7.6. CONCLUSIE

De uitrol van de VOM-deelsystemen is nog in volle ontwikkeling waardoor het niet mogelijk is vandaag een evaluatie van het gebruik ervan te maken.

8. Evaluatie vervoerregiowerking

[Bron: VVSG-standpunt Vervoerregiowerking 2.0 – november 2023]

[Bron: Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement: Basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer – maart 2024]

[Bron: Nota Evaluatie Vervoerregiowerking (en aanbevelingen voor een vervoerregiowerking 2.0) – 25 juni 2024]

[Bron: Schraepen, P., Voets, J., De Rynck, F. (2023) Vervoerregio's als regionaal onderhandelingsplatform. Een tussentijdse balans]

In de voorbije twee jaar zijn er verschillende evaluaties van de vervoerregiowerking en vervoerregio's gemaakt. De meeste hiervan waren eerder globaal van aard en zoomden niet in op elke regio afzonderlijk. Deze evaluaties van de vervoerregiowerking hebben geleid tot de uitwerking van een vernieuwde of bijgestuurde vervoerregiowerking die vanaf eind januari 2025 inging bij de opstart van de nieuwe vervoerregioraden.

8.1. GOVERNANCE

Zowel het Rekenhof als de VVSG wijzen op de moeilijkheden die ontstaan doordat de vervoerregio's geen rechtspersoonlijkheid hebben. Doordat vervoerregio's geen rechtspersoonlijkheid hebben, kunnen zij zelf geen raamovereenkomsten gunnen of in de markt plaatsen, noch contracten sluiten. Daardoor dienen ze samen te werken met een penhouder, die wel gebruik kan maken van bestaande raamovereenkomsten van, bijvoorbeeld, lokale overheden of intercommunales of nieuwe overeenkomsten in de markt kan plaatsen om zo de deelsystemen van de vervoerregio te realiseren. De vervoerregioraden zijn op dit vlak dan ook minder slagkrachtig volgens het Rekenhof. Het Vlaams Gewest sluit een subsidieovereenkomst met de penhouder om kredieten ter beschikking te stellen. De Vlaamse Regering keurde op 30 juni 2023 het sjabloon van zo'n subsidieovereenkomst goed. Zij machtigde de bevoegde minister daarmee de respectieve subsidieovereenkomsten met de door de betrokken vervoerregio aangewezen partijen te ondertekenen en jaarlijks de subsidies toe te kennen.

De vervoerregio's nemen nu beslissingen die uitgevoerd moeten worden op gemeentelijk niveau enerzijds en op Vlaams niveau anderzijds. De uitvoering van deze beslissingen is dan een taak voor het Vlaamse niveau of voor de lokale besturen via de penhouders.

Om een regionaal systeem efficiënt en effectief uit te baten is er nood aan een centraal uitvoerend orgaan dat dit regio-breed wil en kan doen.

De overeenkomsten met de penhouders lopen tot en met 2028. Naar het einde van deze overeenkomsten toe kan samen met de vervoerregio's en de penhouders bekeken worden hoe het bestaande systeem kan herdacht of geoptimaliseerd worden.

8.2. FINANCIERING EN EIGENAARSCHAP

Een vervoerregio heeft vandaag onvoldoende zicht op de aanwending van de budgetten waar ze (mede)zeggenschap over heeft. Dit maakt het moeilijk voor de leden van de vervoerregioraad om adviezen en beslissingen over respectievelijk kernnet, aanvullend net en vervoer op maat te formuleren.

In de huidige actieplannen binnen de vervoerregio's (regionale mobiliteitsplannen en in voorkomend geval ook openbaar vervoerplannen KT) werkt men met voorlopige ramingen, maar zonder concrete becijfering is het moeilijk voor de verschillende actoren in de vervoerregio om sterke engagementen aan te gaan.

8.3. PARTICIPATIE

Dankzij de vervoerregioraden worden lokale besturen betrokken bij de besluitvorming over het openbaar vervoer. Dit is een onmiskenbaar positieve evolutie. Het steunpunt bestuurlijke vernieuwing vraagt evenwel aandacht voor de lokale ambtelijke capaciteit en beschikbare expertise.

Het is belangrijk dat de decretale bepalingen over de advies- en beslisbevoegdheid van de vervoerregioraden gerespecteerd worden²⁰. De Vervoersautoriteit denkt dan bijvoorbeeld aan de eenzijdige beslissing van De Lijn om een aantal kern- en aanvullende lijnen te schrappen. In antwoord op klachtenbrieven van verschillende vervoerregio's naar de betrokken minister, De Lijn en de Vervoersautoriteit, heeft de Vervoersautoriteit een schrijven gericht aan De Lijn om deze decretale verplichtingen en rechten in herinnering te brengen. De Lijn geeft in haar antwoord aan dat om geen financieel tekort te hebben en operationeel betrouwbaar te zijn voor de klant De Lijn snel moest schakelen en knopen doorhakken zonder daarover in (uitgebreid) overleg te gaan met de vervoerregioraden. Naar de toekomst toe engageert De Lijn zich om dit opnieuw anders aan te pakken en de vervoerregioraden zoals vooropgesteld te betrekken bij evaluaties en wijzigingen.

²⁰ De Lijn wijst er terecht op dat de huidige (kader)regelgeving niet voorziet in concrete werkafspraken om de operationele continuïteit te verzekeren, bv in geval van einde legislaturen.

9. Advies en aanbevelingen vanuit de Vervoersautoriteit

9.1. VERDELING BUDGETTEN PER VERVOERREGIO DUIDELIJK MAKEN

De vervoerregio's hebben momenteel te weinig zicht op de beschikbare budgetten en waarvoor die door de Lijn juist gebruikt worden. Daarnaast is de beschikbare informatie niet altijd eenduidig. Daardoor is het voor de vervoerregioraden moeilijk om knopen door te hakken en prioriteiten te stellen.

De Vervoersautoriteit adviseert dat er een werkgroep komt die specifiek bekijkt welke financiële cijfers de vervoerregio's nodig hebben om beslissingen te kunnen nemen en hoe die cijfers aangeleverd moeten worden. Team MOW kan op basis van kwartaalrapportages van De Lijn en DMOW de nodige cijfers in elke vervoerregio periodiek meegeven.

9.2. BASISNETWERK HERSTELLEN

Elke vervoerregio heeft in overleg met de partners in de vervoerregioraad en met inspraak van de bewoners een regionaal mobiliteitsplan gemaakt. Dat is een strategisch document dat de mobiliteitsvisie op middellange termijn vastlegt. Elk mobiliteitsplan kwam tot stand na grondig onderzoek en werd goedgekeurd door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (tussen 9 februari en 1 juni 2024).

Als voorafname op dat regionaal mobiliteitsplan werd eerder al door de 15 vervoerregioraden een regionale visie op een budgetneutrale hertekening van het openbaar vervoer opgemaakt. In die vervoersplannen werd onder andere een basisnetwerk voor het openbaar vervoer in de regio vastgelegd²¹. Dat nieuwe netwerk werd gefaseerd ingevoerd. Ondertussen werd dat basisnetwerk echter ingeperkt omwille van besparingen, operationele problemen en beperkte middelen bij De Lijn.

Het advies van de Vervoersautoriteit is om eerst en vooral in kaart te brengen wat nog ontbreekt om de verschillende budgetneutrale regionale vervoersplannen te realiseren. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bepalingen inzake amplitude en frequentie voor het kernnet en aanvullend net, vanuit het goede huisvaderschap. Ook moet kritisch bekeken worden hoe het basisnetwerk (uit 2021) functioneert, zowel qua bezetting als budgettair (zie ook 9.3). Op basis van die oefening moet het basisnetwerk hersteld worden en aangepast waar dat nodig blijkt.

²¹ Het initiële basisnetwerk openbaar vervoer dat door De Lijn werd voorgelegd aan elke vervoerregio begin 2019 werd doorgerekend naar kostprijs en potentieel. Volgens De Lijn is het niet uit te sluiten dat in sommige regio's beperkte wijzigingen aan het initiële voorstel niet helemaal werden doorgerekend, waardoor die niet worden weerspiegeld in de beschikbare middelen.

9.3. MINST EFFICIËNTE LIJNEN ONDERZOEKEN

Uit de beschikbare data blijkt dat sommige lijnen niet efficiënt en effectief zijn op dit moment (zie bijlage). Toch moet er omzichtig omgegaan worden met de cijfers. Globaal genomen moet een nieuwe lijn één à twee jaar de tijd krijgen om het volledige potentieel ervan te bewijzen. De Vervoersautoriteit adviseert dat De Lijn deze lijnen verder onderzoekt, samen met de vervoerregio's. Wat is de oorzaak van de inefficiëntie? Zijn er oplossingen mogelijk? Heeft de betrokken lijn een maatschappelijke meerwaarde?

Na grondig onderzoek en debat kan er, zoals ook voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid, in samenspraak met de vervoerregio's beslist worden om lijnen te hertekenen.

9.4. BIJEENROEPEN VERVOERREGIOMANAGEMENTCOMITÉ

Zoals hierboven aangehaald is het aangewezen om een vervoerregiomanagementcomité samen te roepen. Regelmatig overleg tussen alle administratieve en politieke voorzitters – en de minister en/of kabinetsmedewerkers – is aanbevolen om de band tussen het regionale en Vlaamse mobiliteitsbeleid, en tussen de regio's onderling nog meer te versterken en informatie en ervaringen maximaal uit te wisselen. De modaliteiten van zo'n comité zijn nog uit te werken en kunnen eventueel in een geüpdatete omzendbrief verankerd worden.

9.5. DECRETALE BEPALINGEN NALEVEN

Verschillende vervoerregio's hebben hun bezorgdheid geuit in verband met de voorstellen van De Lijn om aanbodwijzigingen door te voeren. Meer specifiek kaarten ze aan dat hun bevoegdheid niet gerespecteerd werd:

- voor wijzigingen aan het kernnet moeten de vervoerregio's advies geven;
- voor het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen zij wat er gebeurt in consensus met De Lijn.

Dat is bij de voorgestelde wijzigingen niet gebeurd.

De Vervoersautoriteit vraagt hier aan De Lijn dat het de decretale bepalingen naleeft²². Daarbovenop moeten de vervoerregio's ook tijdig en gestructureerd de nodige informatie krijgen om hun advies en hun beslissingen grondig te onderbouwen.

9.6. TEVREDENHEIDSONDERZOEK AFWISSELEN MET ONDERZOEK NIET-GEBRUIKERS

Momenteel wordt er – conform het huidige openbare dienstencontract van De Lijn – jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Dat heeft zeker zijn waarde, maar is het wel nodig om dit zo frequent te doen? Een gelijkaardig onderzoek om de twee jaar is nog altijd waardevol, en is kostenbesparend.

Het geld dat op die manier vrijkomt, kan dan gebruikt worden om ander onderzoek te doen. Een belangrijk onderdeel van basisbereikbaarheid is het vraaggestuurde, maar momenteel is er weinig structureel onderzoek naar de vraag of het potentieel bij niet-gebruikers. Waarom maken mensen geen gebruik van het openbaar vervoer en wat zou hen kunnen overtuigen om dat toch te doen?

Het afwisselen van dit soort onderzoeken zou volgens de Vervoersautoriteit een meerwaarde zijn.

9.7. METHODIEK VOOR ONDERZOEK VERVOERSARMOEDE

Een van de doelstellingen is om vervoersarmoede aan te pakken. Dit is echter een complex fenomeen dat moeilijk in data te vatten is. Daardoor is het moeilijk om te beoordelen of het gevoerde beleid vervoersarmoede ook effectief aanpakt.

De Vervoersautoriteit adviseert daarom om extra in te zetten op onderzoek naar vervoersarmoede en dan specifiek naar methoden om dit te monitoren.

9.8. GRONDIGE EVALUATIE VAN FLEXVERVOER

Uit de evaluatie blijkt dat de gemiddelde bezetting van het flexvervoer en het daaraan gekoppelde budget wijzen op een veel lager rendement dan de 'hogere' vervoerslagen. Het flexvervoer is en blijft echter een belangrijk sluitstuk van basisbereikbaarheid.

De Vervoersautoriteit beveelt aan om te onderzoeken wat de redenen zijn van de lage gemiddelde bezetting en hoe dat opgelost kan worden. Daarbij moet er steeds bijzondere aandacht zijn voor de burgers die sterk afhangen van dit flexvervoer.

9.9. STIMULEREN VAN ALLE WEGBEHEERDERS VOOR HET TOEGANKELIJK MAKEN VAN HALTES

Uit de evaluatie van de toegankelijkheid van ons openbaar vervoer blijkt duidelijk dat er extra inspanningen nodig zullen zijn om de doelstellingen te halen. De Vervoersautoriteit verwelkomt het initiatief van het Departement MOW in samenwerking met De Lijn, AWV, VVSG en Inter om een actieplan op te stellen om een versnelling hoger te schakelen in de uitrol van toegankelijke haltes.

9.10. ZORG VOOR MEER TRANSPARANTIE

Eenduidige cijfers zijn moeilijk verkrijgbaar. Daarnaast is het niet altijd makkelijk te achterhalen wat achter deze cijfers schuilt. Veranderingen van meetmethodes maken het bovendien moeilijk om evoluties zichtbaar te maken. Ook ontbreekt het aan meetbare doelstellingen.

Stabiliteit in meetmethodes, het opnemen van ambitieuze maar realistische kritische prestatie-indicatoren in het nieuwe openbare dienstencontract, afspraken over het sneller delen van cijfers en de inhoud ervan, een opvolgbare relatie tussen de verstrekte middelen en de inzet ervan worden sterk aanbevolen.

BIJLAGE: Overzicht reizigers per lijn per vervoerregio

[Bron: data De Lijn]

In deze bijlage vindt u een jaaroverzicht voor 2024 van alle lijnen per vervoerregio. Binnen elke vervoerregio staan de lijnen gesorteerd op basis van de gemiddelde bezetting. Die kolom krijgt ook een kleurenschaal waarbij de best bezette lijnen in de regio groen zijn en de minst bezette lijnen rood.

Hou echter ook rekening met de andere kolommen. Als de gemiddelde bezetting van een lijn rood kleurt, wil dat nog niet zeggen dat dit een 'slechte' lijn is. Het kan wel een indicator zijn dat deze lijn eens nauwer bekeken moet worden.

ANTWERPEN

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
649 Brasschaat - Wuustwezel - Hoogstraten	379	41,6	3,4	112,4
10 Wijnegem - P+R Schoonselhof	30.302	33,1	10,6	193,7
3 P+R Merksem - P+R Melsele	27.922	32,4	10	235,7
406 - Zandhoven - Malle via Halle	178	30,3	3,3	97
608 Hoogstraten - St. Job Kristus Koning via Klein Veerle	130	30,2	2	66,8
607 St. Job - St. Antonius - scholen Malle	251	30	3,3	90,8
2 Hoboken - P+R Merksem	24.054	29,7	10,2	188,4
671 Zandvliet - Stabroek - Kalmthout	205	29,2	2,8	89
679 Essen - Achterbroek - Wuustwezel - Hoogstraten	303	27,5	1,9	70,4
5 Wijnegem - P+R Linkeroever	26.339	27,5	9,3	206,4
1 P+R Luchtbal - Zuid	18.478	25	10,2	180,6
15 P+R Boechout - Regatta	22.591	25	8,3	165,3
708 Zandvliet - Stabroek - scholen Ekeren	289	24,5	3,6	87,3
629 Schoten - Brecht - scholen Malle	264	23,2	2,2	65,2
9 Silsburg - P+R Linkeroever	21.125	23	9	190,8

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
378 Schoten - Brasschaat - Kapellen - scholen Stabroek	194	22,5	3,1	73,2
446 Oostmalle - Brecht - Nieuwmoer	127	20,6	1,7	65,1
619 Oelegem - Schilde - Sint-Antonius - Scholen Malle	103	20,5	2,5	71,1
6 P+R Olympiade - P+R Luchtbal	16.969	20,4	7,3	140,8
718 Antwerpen P+R Luchtbal - scholen Stabroek	164	19,8	3,5	93,5
24 Silsburg - Melkmarkt	14.294	19,7	10,6	141,2
447 Essen Hoek - Horendonk - Wuustwezel	152	19,2	1,8	66
719 Antwerpen Rooseveltplaats - scholen Stabroek via A12	190	19,2	2,7	98,5
410 Antwerpen - Turnhout	10.742	19,1	2,4	66,3
64 Antwerpen - Brasschaat - Loenhout	7.627	18,8	2,8	72,1
675 Putte - Kalmthout - Wuustwezel	179	18,3	2	79,8
42a Berchem - Broechem - Lier	128	18,3	2,9	63,2
659 Ekeren-Donk - Kapellen - Wuustwezel - Hoogstraten	138	18	1,5	49,3
4 Hoboken - Berchem Station	14.922	17,6	8,6	119,4
411 Oostmalle - Westmalle - Sint-Antonius - Zoersel - Zandhoven	71	17,3	1,6	50,1
618 's-Gravenwezel - Sint-Antonius - Scholen Malle	65	16,8	2,1	57,6
408 Hoogstraten - Rijkevorsel - Malle - Zandhoven	78	16,8	1,4	39,7
379 Zandvliet - Stabroek - Kapellen - scholen Brasschaat	168	16,4	2,5	58
441 Wildert - Wuustwezel	80	16,1	1,8	60,8
404 - Wijnegem-Zandhoven	106	15,9	2,1	65,2
674 Stabroek - Wildert - Essen Scholen	74	15,5	0,9	28,5
443 Sint-Job - Kalmthout	79	15,2	1,5	41
414 Halle - Sint-Antonius - Malle - Zoersel - Zandhoven VTI	135	15,2	2,4	70
709 Zandvliet - scholen Stabroek	83	14,6	3,7	105,1
707 Zandvliet - Stabroek - scholen Merksem	222	14,5	2,8	67,8
72 Putte - Kapellen - Hoevenen - Antwerpen	3.297	14,4	2,9	71,3

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
7 Mortsel - Eilandje	10.644	14	6,8	105,6
444 Wuustwezel - Gooreind - Maria-Ter-Heide - Essen	73	13,3	0,7	21,9
50 Antwerpen Zuid - Boom - Terhagen - Rumst - Walem Mechelen Station	5.321	13,3	2,1	50,1
442 Sint-Lenaarts - Wuustwezel - Kalmthout	150	13,3	1,3	40,5
642 Maria ter Heide - Antwerpen via Miksebaan	326	13,3	2,8	61,1
424 Schilde - Broechem - Zandhoven VTI	96	13,2	1,6	53
60 Antwerpen - Brecht - Hoogstraten - Meersel Dreef	2.480	13	1,1	36,7
419 Zandhoven - St Antonius - Malle - Turnhout	118	12,7	1,2	37,1
445 Brasschaat - Gooreind - Kalmthout	95	12,1	1,6	45
61 Antwerpen - Schoten - Oelegem	3.036	12	2	52,9
601 Sint-Job Kristus Koning - Antwerpen	187	11,9	1,9	44,6
32 Edegem - Rooseveltplaats	7.025	11,9	3,6	70,1
70 Antwerpen - Hoevenen - Stabroek - Zandvliet	2.678	11,5	2,1	52,8
8 P+R Wommelgem - Zuid	6.294	11,3	4,9	128,6
90 Berchem Station - Mortsel - Lier	3.642	10,9	2,5	60
621 Sint-Job - Antwerpen via Schoten Centrum	1.715	10,9	1,9	49,3
62 Antwerpen - Schoten - Sint-Job	1.257	10,7	2,4	54,9
21 Neerland - Middelheim - Centraal Station	3.910	10,2	2,7	45,4
602 Meersel-Dreef - Hoogstraten - Antwerpen	1.405	10,2	1	30,6
18a Boom - Aartselaar - Groenplaats	1.418	10	2	46
17 UZA - Centraal Station - Brouwersvliet	4.956	9,6	3,1	48,8
133 Kontich Scholen - Aartselaar - Schelle	98	9,5	1,1	29,3
X64 Wuustwezel via E19 - Antwerpen	635	9,2	0,8	29,4
18c Niel - Aartselaar - Groenplaats	1.017	9,2	2	44,7
29a Boom - Niel - Antwerpen	2.557	9,1	2,1	49,3
420 Berchem - Broechem - Massenhoven - Herentals	1.939	8,9	1,1	31,2

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
29b Boom - Reet - Niel - Antwerpen	2.087	8,6	1,8	43,3
22 UZA - Valaar - Groenplaats	4.179	8,2	3	57,6
13 Polderstad - Noorderplaats	1.814	8,2	3	55,7
33 Hoboken - Wilrijk - Merksem - Ekeren	5.487	8,1	2,2	44,2
18b Rumst - Aartselaar - Groenplaats	1.145	8	1,7	40,7
X71 Antwerpen - Stabroek - Putte	1.304	7,9	1,1	36,9
359 Lier - Kontich scholen - Wilrijk	77	7,8	1,4	33,9
14 Hemiksem - Hoboken - Noorderplaats	2.177	7,8	2,2	46,9
84 Antwerpen L.O. - Beveren - Vrasene - Kieldrecht	767	7,7	0,9	26,7
18 Aartselaar - Groenplaats	766	7,6	2,1	44,1
X70 Antwerpen - Berendrecht - Zandvliet	1.545	7,6	0,9	32,2
42b Berchem - Wommelgem - Broechem	975	7,5	1,2	31,1
676 Essen - Kalmthout - Kapellen	35	7,5	0,5	18,8
191 Rumst - Kontich - Antwerpen	1.078	7,5	1,1	34
20 Borsbeek - Berchem Station (B) - Rooseveltplaats	2.144	7,2	2,8	48,4
428 Lier - Broechem - Viersel - Vorselaar	70	7,2	1	25,7
85 Antwerpen L.O. - Beveren - Vrasene - Moerbeke Waas	831	7	0,8	24,4
243 Kontich - Hove - Boechout - Broechem	72	6,9	1,2	29,6
141 Hoboken - Wilrijk - UZA - Mortsel - Wijnegem	1.957	6,8	1,2	32,9
23 Centraal Station - Dam - Noorderplaats	2.941	6,8	5	85,4
780 Zandvliet - Kapellen - Brasschaat - Wijnegem	908	6,7	1,1	31
65 Kapellen - Merksem - Antwerpen Luchtbal	2.222	6,6	2	46,5
91 Berchem Station - Mortsel - Waarloos	848	6,6	1,7	39,5
31 Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel	1.414	6,5	1,2	33,2
30 Station Zuid - Berchem Station - Stuivenberg	2.562	6	3,3	46,6
2 Hoboken Lelieplaats - Zwaantjes	3.392	5,8	5,5	90,7
73 Antwerpen - Ekeren - Brasschaat	726	5,6	1,3	30
52 Berchem Station - Hove - Duffel	565	5,4	1,2	32,3

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
12 Sportpaleis - Centraal Station	2.529	5,2	6,4	86,8
1 Lier Herderin - Lisp - Broechem	793	5,2	1,1	27,2
87 Antwerpen L.O. - Burcht - P+R Melsele	652	5,2	1,7	45,9
67 Essen - Kapellen - Merksem	413	5,1	0,4	15,1
140 Hoboken Polderstad - UZA - Mortsel - Wijnegem	310	5	0,9	22,2
36 Fr. Rooseveltpl. - Linkeroever	3.323	5	4,4	94,9
53 Berchem Station - Hove - Duffel	497	4,9	1	26,3
19 Sportpaleis - Deurne Zuid	1.807	4,8	2,6	52,6
92 Berchem Station - Mortsel - Kontich Station	654	4,8	1,2	27,8
35 Lier - Kontich - Wilrijk	881	4,5	0,8	21
781 Hoevenen - Kapellen - Brasschaat	285	4,3	1,3	35,4
448 Brecht - Wuustwezel - Essen	35	4,1	0,3	11,7
51 Berchem Station - Hove - Vremde	1.348	4	1,2	29
66 Antwerpen P+R Luchtbal - Ekeren - Schoten	863	3,6	1	26,2
351 Lier - Kontich - Boom	119	3,5	0,6	14,6
440 Oostmalle - Brecht	200	3,1	0,5	19,9
412 Zandhoven - Sint-Job-in-'t-Goor	218	2,9	0,4	12,5
99 Merksem Nolfplein - AZ Jan Palfijn - Luchtbal	355	2,9	1,8	35,2
83 Beveren - Kallo	139	2,2	0,5	12,7
764 Van Cauwelaertsluis - Fr. Rooseveltplaats	70	1,9	0,3	10
760 Antwerpen - 6de en 7de havendok	49	1,8	0,5	16,3
761 Antwerpen - Luithagen	22	1,7	1	35
31 Berchem Station - Luchthaven stelplaats	671	1,2	1,4	55,3
762 Antwerpen - Kaai 210 CMB (-AOR)	144	1	0,7	26,2

BRUGGE

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
603 Brugge - Oedelem - De Hoorn - Knesselare - Ursel	198	28,2	2,3	65,3
602 Sint-Kruis - Oedelem - Beernem - Knesselare - Ursel	226	27,1	2,3	73,3
211 Brugge - Moerbrugge - Oostkamp - Hertsberge - Ruddervoorde	243	25,3	1,8	56,2
209 Brugge Station - Assebroek Weidestraat	218	23,5	9,6	232,7
319 Brugge Station - Sint-Andries De Varens	66	21,9	5,8	117,4
703 Brugge - Loppem - Zedelgem - Aartrijke - Koekelare - Leke	175	21,5	1,2	42,1
311 Brugge - Zerkegem - Bekegem - Westkerke - Gistel	271	17,7	1,6	42,8
421 Brugge - Dudzele - Westkapelle - Knokke	128	15,9	2,2	67,6
40 Brugge - B-Park - Blankenberge	2.027	13,5	1,8	51,3
312 Brugge - Jabbeke - Ettelgem - Snaaskerke - Oostende	243	12,7	1	30,4
30 Brugge - Jabbeke - Westkerke - Oudenburg - Oostende	3.690	12	1,3	35,8
429 Brugge Station - Spermalie	158	11,3	6	114,4
20 Brugge - Oostkamp - Ruddervoorde - Zwevezele - Tielt	1.815	11	1,1	32,8
70b Brugge - Loppem - Zedelgem - Veldegem - Torhout	740	10,2	1	32,4
70a Brugge - Loppem - Zedelgem - Aartrijke - Torhout	608	7,1	0,7	24,6
42 Brugge - Dudzele - Westkapelle - Sluis - Breskens	644	7	0,5	16,8
39 Brugge - AZ Sint-Jan - Stalhille - Klemskerke - De Haan	215	6,9	0,4	16,5
49 Brugge - B-Park - Zuienkerke - Wenduine	201	6,7	0,6	20,7
41 Brugge - B-Park - Dudzele - Westkapelle - Knokke	1.064	6,4	0,8	21,2
60 Brugge - Oedelem - Beernem - Knesselare - Aalter	1.888	6	0,9	25,8
1 AZ Sint-Jan - Station - Centrum - Sint-Kruis	3.311	5,8	2,1	42,4

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
2 Coiseaukaai - Centrum - Station - Kinepolis	2.990	5,6	2,5	46,7
5 Sint-Michiels - Station - Sint-Pieters - AZ Sint-Jan	1.853	5,2	1,6	36
318 Brugge Station - VIVES - Sint-Willibrordus	149	4,8	2,5	50,7
6 Daverlo - Station - Sint-Jozef - Koolkerke	2.454	4,5	1,5	32,6
3 Sint-Andries - VIVES - Station - Assebroek - Sint-Kruis	1.545	4,1	1	23,9
991 Brugge - Assebroek - Sint-Kruis - Damme - Oostkerke	27	3,9	0,5	14,3
80 Brugge - Sint-Kruis - Moerkerke	214	3,5	0,5	14,3
479 Brugge - Lissewege - Zwankendamme - Zeebrugge	106	3,5	0,3	10,4
29 Torhout - Ruddervoorde - Hertsberge - Beernem	139	3,1	0,4	14,2
4 Sint-Andries - Gevang. - Station - Assebroek - V. Zuylen	1.157	2,9	1	19,7
38 Centrubus Blankenberge	129	2,2	1	17,4
48 Blankenberge AZ Zeno - Ramskapelle - Knokke AZ Zeno	67	1,9	0,3	6,9

DENDER

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
803 Aalst - Ede - Kerksken Stichelen	103	28,5	4,6	91
234 Dendermonde - Schoonaarde - Berlare	299	25,9	3,9	93,5
802 Aalst - Ede- Haaltert - Heldergerm - Woubrechtgem	174	20,8	2,9	65,6
911 Dendermonde - Hamme - Waasmunster	114	18,6	3	66,9
541 Aalst - Hofstade - Gijzegem - Berlare - Lokeren	337	16,6	2,4	64,4
314 Aalst - Denderhoutem - Ninove	183	16,1	2,6	50,5
403 Aalst - Moorsel - Baardegem - Droeshout - Opwijk	127	15,9	2,3	48
312 Aalst - Denderleeuw - Aspelare - Ninove	152	15,9	2,1	53,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
912 Sint-Niklaas - Hamme - Moerzeke - Dendermonde	643	11,7	1,6	41,4
404 Aalst - Meldert - Opwijk	115	11	2	42
253 Aalst - Erpe - Ressegem - Herzele	65	10,5	1,4	33,2
914 Aalst Station - Wijngaardveld	30	10,3	4,8	94,7
31 Aalst - Denderleeuw - Ninove	1.605	9,9	1,5	37,5
91 Aalst - Lebbeke - Dendermonde - Hamme - Sint-Niklaas	3.454	8,9	1,3	36,9
913 Aalst - Wieze - Denderbelle - Dendermonde	195	8,8	1,3	30,3
804 Aalst - Mere - Burst - Heldergerm	93	8,2	1,6	30,7
57 Aalst - Hofstade - Gijzegem - Dendermonde	1.437	8,1	1,5	42,9
87 Aalst - Haaltert - Aspelare - Geraardsbergen	1.391	7,8	1,3	34,2
402 Aalst - Meldert - Asse	173	7,6	1,4	32,3
313 Aalst - Denderleeuw Hemelrijk - Aspelare - Ninove	372	7,5	1	27,6
254 Aalst - Erpe Vijfhuizen - Lede - Uitbergen	46	7,4	1,2	30,6
252 Aalst - Erpe - Vlekkem - Borsbeke - Hillegem - Zottegem	210	7,2	0,8	23,1
591 Aalst - Hofstade - Lede - Serskamp - Wetteren	140	7,2	1,3	31,9
25 Aalst - Erpe - Burst- Houtem - Herzele - Zottegem	1.400	7,1	1	26,3
40 Aalst - Moorsel - Opwijk (- Londerzeel)	1.215	6,7	1,3	31,4
59 Aalst - Hofstade - Lede - Oordegem - Wetteren	467	6,5	0,7	19,4
54 Aalst - Hofstade - Berlare - Lokeren	684	6,5	0,8	25,1
80 Aalst - Ede - Mere - Aaigem - Heldergerm	415	5,2	1	26,3
1 ASZ - Station - Oude Abdijstraat	2.642	4,5	1,9	31,8
2 Aalst Station - Erembodegem - ASZ	473	4,3	1	23,8
251 Zottegem - Herzele - Woubrechtgem	15	2,2	0,7	19,5
21 Zele - Overmere - Wichelen - Lede - Erpe - Mere	109	1,4	0,2	6,1
1 Dendermonde Station - Ziekenhuis - Station	56	1,1	0,4	8,5
92 Hamme - Moerzeke - Kastel	28	0,9	0,3	7,3

GENT

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
953 Eeklo - Oosteeklo - Assenede	153	32,9	2,6	96,4
551 Evergem - Sleidinge - Ertvelde - Zelzate	135	29,2	2,9	93,6
952 Eeklo - Oosteeklo - Ertvelde - Zelzate	555	27	2,5	82,8
951 Eeklo - Kaprijke - Assenede - Zelzate	448	23,2	1,8	58,8
738 Gent Sint-Pieters - Oostakker - Wachtebeke - Overslag	204	23,1	3	76,1
T1 Flanders Expo - Sint-Pieters - Zuid - Ledeberg - Stelplaats	15.722	21,6	8,5	139,8
T2 Wondelgem - Rabot - Korenmarkt - Zuid - Melle Leeuw	8.933	21,3	9,1	143,4
562 Eeklo - Waarschoot - Sleidinge - Evergem - Gent Sint-Pieters	462	20,9	2,3	61,4
737 Gent Sint-Pieters - Oostakker - Wachtebeke - Zelzate	674	20,9	2,8	66,5
481 Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Gavere - Zottegem	582	20,7	2,2	62,4
741 Gent Sint-Pieters - Oostakker - Zaffelare - Lokeren	434	20,4	2,1	59,5
563 Boekhoute - Assenede - Ertvelde - Evergem - Gent Zuid	270	20,4	2,1	53,3
857 Deinze - Sint-Martens-Leerne - Landegem	97	20,3	2,5	81,3
T3 Zwijnaarde - Sint-Pietersst. - Kouter - Zuid - Moscou	16.257	20,3	7,7	127,2
T2 Melle Leeuw - Zuid - Korenmarkt - Wondelgem - Evergem	14.422	20,2	7,3	118,8
632 Eeklo - Bentille - Landsdijk	87	19,4	2,5	87,6
491 Gent St.-Pieters - Merelbeke - Lemberge - Geraardsb.	271	19,1	2,3	54,5
T4 UZ - SPS - Rabot - Muide - Lange Steenstraat	6.444	18,9	8,5	116,7
76 De Pinte - Gent - Lochristi - Wachtebeke	5.209	18,7	2,5	61,4
71 Deinze - Nazareth - Zwijnaarde Kl. - Gent - Oostakker	2.588	18,7	2,2	55
401 Gent Zuid-Flora - Merelbeke - Bottelare - Baaigem	294	18,4	3,1	66

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
564 Bassevelde - Oosteeklo - Ertvelde - Evergem - Gent Zuid	214	18,3	2,1	61,4
T4 Lange Steenstraat - Muide - Rabot - SPS - UZ	6.397	18,3	8,1	113,7
55 Gent Sint-Pieters - Langerbrugge - Ertvelde - Zelzate	3.637	17,7	1,8	55,9
909 Gent Rabot - Mariakerke VISO AHS	72	17,3	7,4	168,8
813 Deinze - Gavere - Zingem	89	16,4	2	54,5
78 Deinze - Latem - Gent - Lochristi - Lokeren	3.325	16,1	2,1	54,7
77 Deinze - Latem - Gent - Lochristi - Beervelde	2.676	15,5	2,5	60
908 Gent Sint-Pieters - Rooigem - Mariakerke VISO AHS	73	14,8	3,8	78,2
661 Eeklo - Zomergem	105	14,7	1,9	62,3
70 Zwijnaarde Technologiepark - Gent - Oostakker	6.010	14,7	3,8	76,9
814 Deinze - Nazareth - Zevergem Pont Noord	131	14,6	2,5	72,2
871 Deinze - Aalter - Knesselare - Maldegem	567	13,7	1,3	40
238 Gent Sint-Pieters - Melle - Wetteren - Dendermonde	1.117	13,4	1,6	45,5
833 Gent Sint-Pieters - Drongen - Leerne - Deinze	379	13,4	2,1	57,1
349 Gent St.-Pieters - Destelbergen - Kalken - Zele	337	13,3	1,4	40,1
883 Aalter - Lotenhulle - Ruiselede - Tielt	112	13,1	1,3	40,4
631 Eeklo - Watervliet - Sint-Jan-in-Eremo	176	12,9	1,4	50,4
881 Aalter - Ruiselede - Wingene	66	12,9	1,2	41,3
41 Gent Zuid - Merelbeke - Gavere - Oudenaarde	1.360	12,7	1,3	38,2
209 Massemen - Oordegem - Impe - Erpe Vijfhuizen - Aalst	81	12,6	1,7	43,8
34 (Leerne/De Pinte-) Gent - Destelbergen - Wetteren	2.389	12,4	1,7	43,8
10 Snellaertplein - Dampoort - Korenmarkt - Mariakerke	10.203	11,7	5,4	90,3
239 2 {snellijn} Gent Sint-Pieters - Melle - Kwatrecht Mariagaard	68	11,5	1,8	51,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
907 2 {snellijn} Gent Sint-Pieters - Mariakerke VISO AHS	257	11,5	2,8	102,2
5b Wondelgem Station - Meulestede - Zuid - Nieuw Gent	5.403	11,2	4,7	73,2
132 Deinze - Dentergem - Tielt	387	11,2	1,2	41,9
50 Gent Sint-Pieters - Drongen - Eeklo - Maldegem - Brugge	4.515	11,1	1	34,2
839 2 {snellijn} Gent Sint-Pieters - Drongen Mirto	75	11	1,5	53,7
5a Wondelgem Station - Van Beverenplein - Zuid - Nieuw Gent	7.430	11	4,1	71
716 Gent St.-Pieters - Zevergem - Nazareth - Lozer - Zingem	66	11	1,1	35,8
20 Gent Sint-Pieters - Melle - Oordegem - Erpe V. - Aalst	1.687	10,7	1,2	36
237 Gent Sint-Pieters - Heusden - Wetteren - Dendermonde	441	10,5	1,2	34,9
42 Gent Zuid - Merelbeke - Melle	878	9,9	1,9	47,3
9b Wondelgem - Mariakerke - Sint-Pietersstation - Gentbrugge	5.027	9,9	3,3	61,5
565 Evergem - Doornzele - Gent Zuid	293	9,4	1,8	41,6
49 Gent St.-Pieters - Merelbeke - Herzele (- Geraardsb.)	969	9,4	1	29,7
60 Gent Rabot - Lovendegem - Zomergem (- Ursel)	1.167	9	1,3	42,3
9a Gentbrugge - Sint-Pietersst. - Kolegem - Wondelgem	4.574	8,8	3	55,8
11 Gentbrugge - Dampoort - Korenmarkt - Blaarmeersen	6.991	8,6	3,9	66,9
56 Eeklo - Kaprijke - Sleidinge - Evergem - Gent Zuid	1.433	8,5	1,2	37,3
642 Aalter - Ursel - Eeklo	44	8,4	0,9	24,9
348 Gent St.-Pieters - Destelbergen - Beervelde - Lokeren	479	8,3	1,6	38,6
834 Gent Sint-Pieters - Drongen - Leerne - Lotenhulle	162	7,8	1	32,5
12b Oostakker - P+R Oostakker - Korenm. - Drongen Varend.	2.631	7,7	2,1	43,8
48 Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Gavere - Meilegem	625	7,5	1	28,5

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
12a Achtendr. - P+R Oostakker - Korenm. - Drongen - Leerne	2.589	7,5	2	47,1
858 Deinze - Nevele - Landegem - Aalter	148	7,4	0,8	25,8
40 Gent Zuid - Merelbeke (- Bottelare - Baaigem)	1.072	6,7	1,7	41,7
224 Gent Zuid - Melle Vogelsh. - Melle Stat. - Oosterzele	116	6,4	0,9	24
95 Eeklo - Oosteeklo - Bassevelde - Assenede - Zelzate	532	6,2	0,5	20,1
33 Melle - Flora - Zuid - Dampoort - Destelbergen	1.690	6,2	1,4	34,5
811 Deinze - Gavere - Zottegem	344	5,9	0,6	21
641 Aalter - Knesselare - Eeklo	50	5,6	0,6	16,6
6 P+R Muide - Ham - Sint-Jacobs - Zuid	1.622	5,4	2,6	38,2
19 Arteveldestadion - Sint-Pietersst. - Blaarmeersen	1.567	4,6	2,2	45,2
16 Zuid - Macharius - Sint-Baafskouter	449	3,8	1,9	28,2
816 Gavere - Groothulle - Baaigem	18	2,9	0,7	25,6
87 Maldegem - Aalter (- Lotenhulle - Deinze)	151	2,3	0,3	10
85 Deinze - Sint-Martens - Leerne - Nevele	82	2,2	0,4	12,9
79 Oostakker - Sint-Kruis - Winkel - Wachtebeke - Zelzate	134	1,7	0,2	6,1
54 Belzele - Evergem - Doornzele	76	1,6	0,4	12,7

KEMPEN

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
390 Arendonk - Retie - Dessel - Mol	197	31	2,2	67,5
482 Hoogstraten - Rijkevorsel - Oostmalle - Westmalle	183	27,7	3,7	116,7
982 Tessenderlo - Meerhout - Geel	229	26,5	2,6	81,8
457 Weelde - Baarle - Hoogstraten	102	25,3	2	67,3
459 Ravels - Weelde - Merksplas - Hoogstraten	84	24,6	1,4	58,2
483 Hoogstraten 't Spijker - Rijkevorsel - Oostmalle	122	24,1	3,2	88,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
380 Geel - Dessel - Witgoor - Retie - Arendonk	238	23,6	1,8	65,5
449 Schooldiensten Malle - Vorselaar	111	21,9	2,2	79
433 Turnhout - Beerse - Rijkevorsel - Hoogstraten	170	21,9	2,1	55,3
545 Westerlo - Veerle Heide - Averbode	107	21,8	1,8	64
458 Poppel - Weelde - Merksplas - Hoogstraten	88	21,5	1,4	58,5
X41 Snelbus Antwerpen - Zoersel - Malle - Turnhout	2.973	20,7	1,2	50,3
456 Arendonk - Oud-Turnhout - Ravels - Eel - Poppel	133	20,6	1,2	40,3
434 Turnhout - Beerse - Merksplas - Hoogstraten	206	20,6	2	54,6
568 Hulshout - Booischot - Westmeerbeek - Westerlo	110	19,5	2,2	73,2
400 Hoogstraten - Rijkevorsel - Vlimmeren	92	19,4	2,5	68,5
473 Turnhout - Retie - Dessel - Mol TISP	199	19,1	1,7	48,9
455 Arendonk - Ravels - Weelde - Zondereigen	75	18,8	1,1	40,2
416 Sneldienst Antwerpen - Turnhout via Wechelderzande	1.592	18,8	1	43,6
213 Turnhout - Gierle - Lille - Vorselaar	174	17,9	1,9	60,7
111 Vorselaar - Tielen - O.L.V.-Olen - Larum - Geel	135	17,8	1,3	39,2
592 Herentals - Lille - Vlimmeren - Westmalle	184	16,6	2,5	78,4
223 Herentals - Olen - Voortkapel - Heultje - Hulshout	69	16,5	1,6	52,2
541 Westerlo - Voortkapel - Herentals	71	15,5	2,1	64,4
221 Heultje - Houtvenne - Aarschot	129	15,2	1,7	44
43a Hoogstraten - Merksplas - Turnhout - Arendonk - Reusel	1.753	15,1	1,2	43,6
981 Tessenderlo - Meerhout - Mol	207	14,7	1,8	53
172 Mol - Gompel - Balen - Heppen - Leopoldsburg	101	14,6	1,3	39,9
439 Meersel-Dreef - Turnhout Handelsschool	146	14,6	1	37,7
435 Turnhout Markt - Industrie	160	13	2,4	56,6

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
47 Turnhout - Oud-Turnhout - Retie - Dessel - Mol	1.657	12,9	1,2	40
543 Westerlo - Voortkapel - Noorderwijk - Morkhoven	69	12,9	1,5	45,6
461 Turnhout - Zondereigen - Baarle	42	12	0,9	26,9
329 Aarschot - Herselt - Blauberg - Westerlo - Oevel - Geel	146	12	1,2	35,8
391 Arendonk - Retie - Witgoor - Dessel - Mol	194	11,9	1	33,1
X42 Snelbus Antwerpen - Massenhoven - Herentals	1.314	11,8	1,1	40,8
49 Turnhout - Kasterlee - Geel	1.637	11,7	1,2	41,3
848 Nijlen - Bouwel - Herentals	38	11,5	1,4	51,9
381 Geel - Retie - Oud-Turnhout	64	11,4	0,7	26,6
481 Hoogstraten - Malle - Lille - Vorselaar	67	11,2	1	32,5
849 Heist-o/d-Berg - Herenthout - Grobbendonk - Vorselaar	209	10,8	1,5	42,3
409 Hoogstraten - Malle - Zandhoven - Herentals	21	10,7	1,1	39,5
45 Tilburg - Poppel - Ravels - Turnhout	1.374	10,3	0,8	29,1
43b Brecht - Rijkervorsel - Merksplas - Turnhout - Arendonk	1.246	10,1	1	34,7
859 Lier - Nijlen - Emblem - Broechem - Ranst	48	9,7	1,1	31,1
200 Turnhout - Tielen - Kasterlee	68	9,1	1,1	31,3
32a Leuven - Aarschot - Herselt - Westerlo - Oevel - Geel	1.209	9	0,6	22,9
219 Lichtaart - O.L.V.-Olen - Herentals - Vorselaar	72	9	1,1	34,5
32b Leuven - Aarschot - Herselt - Olen - Herentals	938	8,8	0,6	25,9
33 Herentals - Kasterlee - Turnhout	718	8,7	0,9	32,9
19 Diest - Veerle - Geel	850	8,6	0,8	29,9
418 Snel dienst Antwerpen - Herentals via Lille	135	8,6	0,7	31,2
544 Herentals - Olen - Westerlo - Tongelsbos	42	8,4	1	31,7
451 Poppel - Weelde Stenenbrug - Turnhout	51	8,3	1	30,4
21 Turnhout - Gierle - Lille - Vorselaar	666	8,1	0,8	28,9

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
98 Tessenderlo - Vorst - Zittaart - Meerhout - Geel	582	7,8	0,8	25,4
85 Lier - Nijlen - Herenthout - Herentals	925	7,1	0,8	24,2
212 Turnhout - Vosselaar - Tielen - Sint-Jozef - Olen - Herentals	239	7	0,7	24,4
83 Mol - Balen - Gerheide - Wezel - Lommel	560	6,7	0,6	20,7
11 Geel Station - Geel Thomas More	454	6,1	3,4	81,5
46 Turnhout - Baarle	283	6,1	0,7	25,2
220 Wiekevorst - Hulshout - Westmeerbeek - Ramsel - Aarschot	122	6	0,6	19,8
209 Mol Station - Lidwina	22	5,8	4,4	150,8
84 Lier - Nijlen - Grobbendonk - Vorselaar	684	5,7	0,8	24,5
54 Herentals - Westerlo - Tessenderlo	590	5,1	0,5	16,1
1 Turnhout Markt - Vosselaar - Beerse	691	5	1,2	32,1
2 Markt - Den Brand - Markt	728	4,1	1,6	32
401 Hoogstraten - Rijkevorsel - Oostmalle	20	3,7	0,8	30,3
1 Mol - Rauw	184	2,4	0,4	13,1
2 Europawijk - Mol - Achterbos	169	2,3	0,5	17,4

KORTRIJK

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
851 Waregem - Anzegem - Avelgem - Spiere - Kooigem	651	25,2	2,2	66,6
853 Oostrozebeke - Ooigem - Waregem - Anzegem	290	24,9	2,9	85,9
710 Zwevegem - Vichte - Deerlijk - Waregem	176	17,6	2,2	57,7
852 Oostrozebeke - Wielsbeke - Waregem - Anzegem	123	17,5	2,4	70,7
302 Kortrijk - Zwevegem - Deerlijk - Nieuwenhove	119	15,7	1,8	45,5
75 Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Zulte - Deinze	2.638	13,1	1,3	39,7
101 Kortrijk - Bellegem - Rollegem - Moeskroen	138	12,5	1,6	46,1

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
543 Menen Station - Bedrijventerrein Grensland	53	12,2	11,9	396,4
40 Kortrijk - Bissegem - Wevelgem - Menen	1.493	11,9	1,8	48,1
301 Kortrijk - Zwevegem - Vichte - Otegem - Avelgem	243	11,4	1,4	43,8
510 Gullegem - Moorsele - Wevelgem - Menen	49	10,4	1,7	49
709 Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Vichte - Anzegem	208	9,5	1	29,1
502 Kortrijk - Heule - Gullegem - Ledegem - Izegem - Ardooie	145	9,3	1	33,2
102 Kortrijk - Kooigem - Spiere - Helkijn	56	8,6	0,8	29
30 Kortrijk - Zwevegem - Heestert - Avelgem	1.178	8,6	1,3	43,4
604 Kortrijk Station - Kuurne Industrie	67	7,8	2	38,5
2 Kortrijk Station - Xpo - Hoog Kortrijk	928	6,5	2,8	61,1
82 Kortrijk - Marke - Lauwe - Rekkem - Menen	820	6,2	1	28,5
81 Wervik - Geluwe - Menen - Rekkem (- Moeskroen)	450	5,8	0,9	26,8
3 Kortrijk Station - Lange Munte	784	5,8	3,4	75,4
21 Hulste - Harelbeke - Kuurne - Kortrijk	797	5,7	1,2	26,7
85 Waregem - Vichte - Anzegem - Avelgem	397	5,6	0,6	18,9
83 Kortrijk - Aalbeke - Moeskroen	367	5,4	1,1	34,5
70 Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem	707	5,3	0,8	20,2
50b Kortrijk - Heule - Gullegem - Moorsele - Wevelgem	373	5,1	0,9	26,8
10 Kortrijk - Bellegem - Rollegem	370	5	0,9	29,5
50a Kortrijk - Heule - Gullegem - Moorsele - Ledegem	499	4,8	0,8	23,9
6 Kortrijk Station - Heule Shopping Center	231	4,5	1,8	34,2
1 Kortrijk Station - Xpo - AZ Groeninge	883	3,9	1,7	43,2
33 (Kortrijk -) Heestert - Sint-Denijs - Spiere	102	3,3	0,4	14,8
4 Kortrijk Station - Bissegem - Heule	258	2,5	0,9	21,7

LEUVEN

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
591 Meensel-Kiezegem - Tielt-Winge - Aarschot	318	37,7	4,4	134,2
499 Diest scholen - Schaffen - Paal - Tervant	153	31,1	3,6	108,3
524 Tielt - Leuven - Heverlee	172	30,4	4,7	112,2
516 Schoolbus Meerbeek - Erps-Kwerps - Haacht	177	29,1	2,5	66,6
597 Wakkerzeel - Leuven - Heverlee Sint-Albertus	161	28,6	9	161,9
519 Moorsel - Tervuren	106	26,7	5,1	111,6
567 Budingen - Geetbets - Halen - Herk-de-Stad	93	26,5	2,2	100,2
552 Muggenberg - Tielt - Diest	222	26,1	2,6	88,9
576 Kortenbergh - Leuven	336	26	3,4	85,3
565 Kortenaken - Waanrode - Halen - Herk-de-Stad	89	25,5	2	80
523 Kortenbergh - Winksele - Heverlee	98	24,9	2,6	68,8
513 Schoolbus Haacht DB - Rotselaar - Leuven	106	24,7	3	98,6
545 Ottenburg - Sint-Agatha-Rode - Huldenberg - Overijse	142	24,6	4,6	147,5
526 Tervuren - Heverlee	280	24,3	3,3	98,4
511 Schoolbus Rotselaar - Wijgmaal - Herent - Haacht	207	24,3	2,5	73,9
539 Heverlee Woudlucht - Leuven	99	24,1	9,7	126,7
596 Messelbroek - Scherpenheuvel - Aarschot	145	24,1	2,3	70,7
592 Keiberg - Messelbroek - Scherpenheuvel - Diest	129	24	2,1	65,7
568 Kortenaken - Grazen - Herk-de-Stad	73	23,4	2,4	100,8
529 Herent - Heverlee	56	23,1	5,5	127,9
522 Kortenbergh - Erps-Kwerps - Heverlee	142	21,3	2,5	60,8
527 Boutersem - Lubbeek - Heverlee	136	20,6	2	59,9
535 Nieuwrode - Holsbeek - Rotselaar Montfortcollege	78	20,3	3,3	105,6
598 Groenendaal - Overijse - Oud-Heverlee - Heverlee	99	20	1,9	54,7

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
525 Lubbeek Geestbeek - Leuven - Heverlee	142	20	4,3	94,1
521 Kortenbergh - Everberg - Heverlee	162	19,2	2,4	54,3
537 Terlanen - Ottenburg - Oud-Heverlee - Leuven	177	19	2,1	58,6
590 Pellenberg - Lubbeek - Binkom - Kerkom - Aarschot	111	18,4	1,6	60,2
R90 Brussel-Noord - Kortenbergh - Leuven	7.378	18	2,2	60,6
375 Tielt - Assent - Diest	173	17,9	1,5	57,8
550 Neerlinter - Kortenaken - Loksbergen - Diest	75	17,4	1,7	62,8
585 Lubbeek - Kerkom - Attenrode-Wever - Tienen	126	16,9	2,1	72,9
528 Veltem - Erps-Kwerps - Kortenbergh - Tervuren	145	16,5	3,2	68,8
520 Linden - Kessel-Lo - Leuven - Heverlee	127	16,1	4,5	91,8
512 Schoolbus Leuven - Wezemaal - Haacht Don Bosco	127	15,9	2	71,8
370 Leuven - Tielt - Diest	4.119	15,5	2	61,4
380 Leuven - Boutersem - Tienen	2.552	15,2	2,2	60,7
334 Leuven Gasthuisberg - Aarschot	575	15,1	2,6	71,2
561 Oplinter - Kersbeek - Neerlinter - Zoutleeuw	57	15	1,3	46,9
563 Tienen - Wommersom - Zoutleeuw	57	14,9	1,5	48,7
553 Groenendaal - Overijse - Vossem - Tervuren	98	14,4	1,8	46
533 Mechelen - Rijmenam - Haacht Don Bosco - Tremelo	137	14,1	1,8	49,9
551 Geetbets - Halen - Diest	44	14,1	1,9	67
594 Testelt - Langdorp - Aarschot	70	14	1,8	51,3
547 Huldenberg - Overijse - Sint-Pieters-Woluwe	94	13,6	2,2	55
595 Groenendaal - Hoeilaart - Overijse - Leuven	299	13,1	1,4	38,3
5 Vaalbeek - Leuven - Wijgmaal - Wakkerzeel	1.377	12	1,9	41,3
542 Geetbets - Hogen - Tienen	58	12	1,2	46,3
285 Mechelen - Kampenhout - Leuven	1.481	11,8	1,7	50,8

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
532 Mechelen - Aarschot via Werchter	256	11,8	1,1	35,3
546 Overijse - Hoeilaart - Sint-Pieters-Woluwe	81	11,7	1,6	38,5
333 Leuven Gasthuisberg - Rotselaar - Tremelo	903	11,2	1,3	52,1
410 Brussel - Tervuren - Leuven	2.389	11,1	1,5	41,4
600 Buitenringbus Leuven	2.382	11	3,4	67,3
549 Ottenburg - Overijse - Vossem - Tervuren	83	11	1,3	40,2
317 Kraainem - Tervuren - Bertem - Leuven	2.313	10,8	1,6	44,2
335 Leuven Gasthuisberg - Rotselaar - Aarschot	1.323	10,7	1,5	49
601 binnenringbus Leuven	2.145	10,5	3	59,9
70 Leuven - Overijse - Hoeilaart - Groenendaal	2.000	10,2	1,2	39,8
504 Terlanen - Hoeilaart - Etterbeek	91	10,2	1,6	43,4
348 Landen - Ezemaal - Overhespen schoolbediening	70	10,1	1,4	44,9
433 2 {snellijn} Leuven - Rotselaar - Tremelo	140	10	1	40,9
6 Wijgmaal - Leuven - Neervelp - Hoegaarden	1.327	10	1,7	41
580 Tienen - Hoegaarden - Meldert	29	9,9	1,6	52,9
4 Herent - Leuven - Haasrode Brabantse	2.490	9,8	2,8	55,6
318 Brussel - Moorsel - Leuven	1.871	9,7	1,7	39,3
284 Mechelen - Boortmeerbeek - Leuven	1.606	9,7	1,5	40,6
360 Tienen - Hoegaarden - Geldenaken	428	9,6	1,4	49
361 Tienen - Hoegaarden - Outgaarden	95	9,5	2,2	63,5
530 Mechelen - Keerbergen - Tremelo - Aarschot	869	9,4	1	28,3
3 Leuven - Pellenberg - Lubbeek	4.060	9,3	2,2	49,9
313 Tienen - St-Truiden	729	9,1	1,1	38,5
555 Leuven - Leefdaal - Duisburg - Sint-Pieters-Woluwe	58	8,9	1,1	28,8
2 Heverlee Campus - Leuven - Kessel-Lo Hulsberg	6.670	8,9	3,5	57,3

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
7 Bierbeek Centrum - Leuven - Heverlee - Bertem	1.247	8,9	2,1	48,6
71 Groenendaal - Overijse - Tervuren - Zaventem	2.947	8,8	1,4	43,8
540 Bekkevoort - Kapellen - Bunsbeek - Tienen	34	8,8	1,5	41,3
310 Leuven - Holsbeek - Aarschot	978	8,7	1,2	38,5
30 Aarschot - Rillaar - Scherpenheuvel - Diest	1.088	8,6	1	36,9
316 Kraainem - Sterrebeek - Leefdaal - Leuven	1.445	8,6	1,3	39
498 Diest - Paal - Beringen scholen	40	8,6	1,3	43,3
629 Tienen - Hoegaarden - Outgaarden	120	8,4	2,1	56,7
541 Haasrode - Meldert - Tienen	63	8,4	1	31
630 Wijgmaal Station - Haasrode Brabantthal	2.574	8,3	2,2	51,3
91 Machelen Cargo - Kortenberg - Everberg - Leuven	1.773	8,1	1,2	33,4
R75 Etterbeek - Overijse - Ottenburg - Waver	1.876	8,1	1,2	36
9 Korbeek-Lo Pimberg - Leuven - Heverlee - Bertem	1.078	8,1	2,7	50,4
530 Veltem-Beisem - Everberg - Zaventem	72	8,1	1,7	47,2
381 Honsem - Boutersem - Tienen	60	8	1,1	35,6
8 Bierbeek Centrum - Leuven - Heverlee - Bertem	2.592	8	1,9	42,1
R92 Kraainem - Kortenberg - Erps-Kwerps - Leuven	1.787	7,9	1,3	34,6
62 Tienen - Hoegaarden - Geldenaken	481	7,8	1,2	40,9
371 Leuven - Linden	1.693	7,8	2,5	58,5
562 Waasmont - Zoutleeuw	33	7,6	0,7	26,1
315 Kraainem - Tervuren - Leefdaal - Leuven	804	7,4	1	30,6
399 Aarschot - Tielt - Bunsbeek - Tienen	62	7,4	1	35,6
560 Waanrode - Geetbets - Budingen - Zoutleeuw	47	7,4	0,8	29,4
485 2 {snellijn} Leuven - Lubbeek - Tienen	759	7,2	0,9	35

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
22 Tienen - Budingen - Diest	677	7,1	0,5	23,1
392 Aarschot - Houwaart - Tielt - Binkom	98	6,8	0,7	25,5
R76 Etterbeek - Overijse Maleizen - Terhulpen	1.294	6,7	1,5	48,7
R78 Oudergem - Hoeilaart - Waver	1.249	6,7	1	27,9
577 Veltem-Beisem - Herent - Leuven	38	6,4	1,6	42
362 Tienen - Hoegaarden - Malen	46	6,3	1,3	40
31 Aarschot - Langdorp - Zichem - Scherpenheuvel	542	6,1	0,6	23,6
390 Aarschot - Tielt - Kapellen - Tienen	552	5,7	0,6	19,9
79 Leuven - Sint-Joris-Weert - Waver	982	5,7	1	29,8
49 Diest - Paal - Beringen	340	5,6	0,8	29,7
N5 Kortrijk-Dutse - Leuven - Overijse - Hoeilaart	116	5,6	0,4	13
556 Schoolb. Leefdaal - Duisburg - Sint-Pieters-Woluwe	32	5,3	0,6	17
N2 Tervuren - Leuven - Tienen	125	5,2	0,4	14,7
634 Nerm - Hoegaarden - Tienen	16	4,9	1	25,8
420 2 {snellijn} Diest - Tienen	137	4,9	0,4	18,9
636 Neervelp - Boutersem - Tienen	17	4,7	0,4	13
N1 Mechelen - Haacht - Herent - Leuven - Kessel-Lo	114	4,7	0,4	11,6
23 (Tienen - Neerlinter) - Budingen - Sint-Truiden	324	4,4	0,7	26,8
X77 Oudergem - Huldenberg - Sint-Joris-Weert	514	4,4	0,5	22,6
N4 Kortenberg - Leuven - Aarschot	73	4,4	0,3	10,3
637 Honsem - Kuntich - Tienen	17	4,1	0,8	19,6
631 Leuven - Heverlee - Haasrode	97	4,1	1,2	28,9
N7 Tremelo - Wakkerzeel - Leuven - Tielt-Winge	97	3,8	0,3	9,7
N3 Kortenberg - Leuven - Lubbeek	88	3,7	0,3	9,6
N6 Sterrebeek - Leefdaal - Leuven - Vaalbeek	77	3,1	0,3	9,5
N9 Leuven - Ottenburg	49	3,1	0,4	13,1
633 Linter - Hakendover - Tienen	10	2,8	0,3	10,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
N8 Bierbeek - Leuven - Ottenburg	70	2,7	0,4	11,4
638 Lubbeek - Kerkom - Attenrode-Wever - Tienen	16	2,6	0,5	14,3
632 Goetsenhoven - Tienen	8	2,2	0,6	12,5
639 Kortenaken - Bunsbeek - Tienen	5	2	0,2	8,7
635 Meldert - Tienen	3	0,7	0,1	3,1
26 Tremelo - Werchter - Wespelaar - Haacht	10	0,6	0,1	2
657 Landen - Zoutleeuw	6	0,5	0,1	1,9
69 Bekkevoort - Waanrode - Kortenaken - Rummen	25	0,5	0,1	1,8

LIMBURG

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
569 Bolderberg - Kermt - Herk-de-Stad	129	34	4,7	158,2
335 Gruitrode - Meeuwen - Peer - Hechtel	375	31,6	3,1	108,9
808 Genk - As - Bree	160	31,6	3,4	114,7
809 Opglabbeek - Louwel - Bree	207	30,3	2,4	90,2
806 Opglabbeek - Nieuwe Kempen - Campus Bret - Genk	111	29,5	5,6	124,4
108 Wiemesmeer - Zutendaal - Bilzen - Hoeselt	266	29,3	6,4	188
909 Val-Meer - Riemst - Kleine Spouwen - Bilzen	162	28,3	2,9	83,6
389 Heers - Horpmaal - Borgloon	102	28	2,9	102,2
929 Jeuk - Montenaken - Landen	110	27,6	2,8	91,3
924 Bettincourt - Rukkelingen - Loon - Heers - Sint-Truiden	112	27,4	2,1	63,7
154 Leopoldsburg - Oostham - Tessenderlo	166	27,2	3	103,6
487 Helchteren - Meeuwen - Bree	264	26,5	3,4	105,9
239 Tongeren Station - Tongeren PIBO	217	26,4	13,2	269,2
486 Hamont - Bocholt - Grote-Brogel - Peer	125	26,2	2,6	93,3

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
233 Sint-Truiden - Hasp-O Zepperen	101	26	4,3	127,9
316 Zwartberg - Houthalen - Zonhoven	230	25,3	3,1	88,6
508 Alken - Stevoort i-Mas	106	24,9	3,8	115
566 Budingen - Kortenaken - Halen - Herk-de-Stad	98	24,6	2,4	84,1
313 Genk - Houthalen - Helchteren	228	24,4	2,9	92,8
208 Lafelt - Eigenbilzen - Bilzen	183	24,3	2,8	75,5
927 Jeuk - Sint-Truiden	194	24,1	2,4	70,2
262 Leopoldsburg - Hechtel - Peer - Bree	124	23,8	2,1	81
399 Voeren/Fourons - Bassenge - Tongeren	191	23,8	1,2	39
275 Opoeteren - As - Genk	223	23,7	2,9	80,1
906 Millen - Spouwen - Bilzen	168	23,7	2,8	85,2
315 Houthalen-Oost - Zwartberg - Genk	392	23,6	3,8	83,8
637 Lanaken - Eisden - Maaseik	337	22,5	2	57
507 St.-Lambrechts - Herk - Alken - Stevoort - Herk-de-Stad	128	22,2	2	70,2
461 Genk Station - Boxberg Don Bosco	118	22	8	183,1
623 Riemst - Val-Meer - Mal - Tongeren	162	22	2,6	69,7
267 Kinrooi - Tongerlo - Bree	103	21,7	2,4	91,3
478 Kortesseem - Wellen - Alken - Hasselt	122	21,4	2,8	61,3
277 Stokkem - Meeswijk - Eisden - As - Genk	158	21,4	1,8	57,4
473 Tongeren - Kortesseem - Hasselt Handelsschool	174	21,3	2,1	59,2
472 Tongeren - Schalkhoven - Kortesseem - Hasselt	182	21,2	2	60,7
297 Heppen - Beringen - Zonhoven - Hasselt	162	21,1	1,7	50,3
279 Kinrooi - Gruitrode - As - Genk	131	21,1	1,7	56,3
107 Tongeren - Bilzen - Zutendaal - Genk	386	21	4,6	123,6
923 Heers - Lauw - Herstappe - Koninksem - Tongeren	82	20,9	1,7	57,2
204 Bilzen - Schoonbeek - Diepenbeek - Hasselt	91	20,8	2,1	59,3
513 Zolder - Hasselt Station - Kiewit Station	274	20,8	2,8	74

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
503 Sint-Truiden - Nieuwerkerken - Herk-de-Stad	234	20,6	3,1	90,3
828 Hamont - Neerpelt - Overpelt - Lommel	190	20,6	2	65,2
168 Bree - Bocholt Biotechnicum	131	20,2	6,1	223,8
197 Bree - Meeuwen - Helchteren - Hasselt	158	19,6	1,3	43,7
167 Maaseik - Neeroeteren - Bree	87	19,5	2	66,9
296 Lummen - Genenbos - Zonhoven - Hasselt	112	19,4	1,6	47,7
129 Genk - Bokrijk - Kiewit Bewel	56	19	1,9	60,5
504 Sint-Truiden Station - Hasp-O Stadsrand	180	18,9	14,8	379,2
106 Tongeren - Schalkhoven - Romershoven - Bilzen	139	18,9	3,2	71,9
633 Stokkem - Lanklaar - Dilsen - Rotem - Maaseik	99	18,5	1,6	54
264 Tessenderlo - Oostham - Leopoldsburg - Hechtel	235	18,2	2,4	84,8
329 Beringen - Koersel - Paal - Tessenderlo	160	18,2	2,6	87
215 Kortenbos - Alken - Runkst - Hasselt	81	18	2,4	64,1
477 Wellen - Alken - Hasselt	127	17,7	2,1	48,7
908 Kanne - Riemst - Kleine Spouwen - Bilzen	299	17,6	1,8	59,8
622 Kanne - Herderen - Tongeren	168	17,6	1,6	42,1
311 Eversel - Heusden-Zolder - Helchteren	123	17,5	2,8	83,3
826 Achel - Hamont College	47	17,3	2,3	75,6
807 Overpelt - Neerpelt - Bree	138	17,2	2,1	65,9
128 Hasselt - Kiewit Bewel	48	17,1	3,5	70
318 Bolderberg - Viversel - Heusden - Helchteren	265	17,1	2	60,9
337 Peer - Meeuwen - Genk	113	16,5	1,7	56,5
338 Holheide - Overpelt - Neerpelt - Kleine-Brogel - Peer	102	16,5	2,5	84,3
803 Genk - Opglabbeek Bewel	45	16,4	1,9	83,4
328 Tessenderlo - Paal - Beringen	130	16	2	69,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
157 Diest - Engsbergen - Tessenderlo - Mol	126	16	1,5	44,1
121 Hasselt Station - Handelsschool - Kiewit KIDS	65	15,9	4,2	94,6
209 Hoelbeek - Schoonbeek - Diepenbeek Univ. - Hasselt	91	15,8	1,3	35
397 Tongeren - Riemst - Vlijtingen - Kanne - Voeren/F.	101	15,8	1,1	39,4
463 Boxberg Turfstraat - Winterslag - Genk College	79	15,7	4	97,1
207 Bilzen - Hoeselt - Diepenbeek Univ. - Hasselt	72	15,5	1,1	35,5
829 Kolonie Grens - Lommel Provil	71	15,2	1,8	42,3
398 Tongeren - Val-Meer - Visé - Voeren/Fourons	98	15,1	1,1	41,8
458 Lanaken - Zutendaal - Waterschei - Genk	129	14,8	1,7	48,3
312 Genk - Zwartberg	74	14,6	5	102,9
273 As - Opoeteren - Maaseik	155	14,5	1,4	46,9
624 Riemst - Val-Meer - Millen - Tongeren	77	14,1	1,5	41,9
799 Vrerer - Tongeren	59	14,1	5	124,4
29 Hasselt - Beringen - Lommel	3.219	14,1	1,3	39,9
804 Genk - As - Bree - Neerpelt - Overpelt	207	14,1	1,5	50,5
336 Peer Wauberg - Overpelt - Neerpelt Station	163	14	1,6	51,7
464 Boxberg - Zonhoven - Helchteren	83	14	2,6	93
634 Lanaken - Boorseme - Maasmechelen	56	13,9	1,3	44,9
102 Bilzen - Spouwen - Tongeren	72	13,8	1,5	41,2
47 Hasselt - Kortesseme - Tongeren	785	13,6	1,2	44,1
358 Beringen-Mijn - Genenbos - Lummen - Herk-de-Stad	161	13,5	2,1	59,3
639 Maasmechelen - Boorseme - Lanaken	98	13,4	1,7	55
235 Wellen - Overrepen - Tongeren	55	13,3	1,1	39,4
319 Meulenberg - Zolder - Koersel - Beringen	147	13,3	2,2	67,5
269 Maaseik - Bree - Peer - Hechtel - Leopoldsburg	233	13,2	1	35

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
276 Opglabbeek - Elen - Maaseik	79	13,1	1,3	41,5
109 Genk - Zutendaal - Bilzen - Tongeren	108	13,1	1,5	47,6
12 Hasselt - Genk	1.486	12,6	1,7	51,5
527 Hasselt - Kuringen - Schimpen - Stevoort	70	12,6	2,9	61,3
625 Vroenhoven - Val-Meer - Millen - Tongeren	109	12,5	1,2	37,8
396 Voeren/Fourons - Provinciale School	82	12,5	1,6	54,3
48 Hasselt - Peer	1.034	12,3	1,1	39,7
636 Maaseik - Eisden - Lanaken	156	12,3	1,1	33,6
268 Molenbeersel - Kinrooi - Maaseik	104	12,2	1,9	56,1
234 Sint-Truiden - Borgloon - Widooie - Tongeren	80	12,2	1,4	45
479 Hasselt - Kortesseem - Wellen - Alken - Borgloon	154	12,1	1,5	50,3
196 Bocholt - Meeuwen - Helchteren - Hasselt	235	11,9	1	34,5
236 Tongeren - Overrepen - Sint-Truiden	69	11,8	0,8	26
476 Heers - Borgloon - Wellen - Alken - Hasselt	115	11,7	0,9	28,7
528 Hasselt - Tuilt - Kermt - Stevoort	68	11,7	2	54,4
237 Tongeren - Bommershoven - Borgloon - Sint-Truiden	54	11,7	1,2	38,7
44 Hasselt - Diepenbeek - Genk - Maasmechelen	2.220	11,6	1	35,6
20a Hasselt - Bilzen - Maastricht	1.774	11,5	0,9	27,8
X18 Hasselt - Lommel	1.678	11,5	0,7	30
221 Sint-Truiden - Montenaken - Landen schoolbediening	84	11,5	1,1	37,5
45 Hasselt - Diepenbeek - Genk - Maastricht	2.903	11,3	1	28,5
155 Leopoldsburg - Tessenderlo - Engsbergen - Diest	162	11,3	1,1	37,7
827 Mol - Wezel - Lutlommel - Overpelt - Neerpelt	144	11,3	1,3	40,3
105 Tongeren - Rijkhoven - Bilzen	65	11,3	1,8	55
357 Beringen-Mijn - Lummen - Schulen - Herk-de-Stad	98	11	1,5	44,1

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
206 Beverst - Eigenbilzen - Hees - Maastricht	42	10,9	0,8	22,8
484 Hamont - Kaulille - Grote-Brogel - Peer	143	10,9	1,3	45,6
618 Riemst - Kesselt - Lanaken - Eisden	151	10,9	1,6	50,3
359 Lummen - Schaffen - Diest	41	10,8	1,7	55,8
27 Genk - As - Opglabbeek - Maaseik	1.040	10,8	1,1	36,5
347 Hulst - Tessenderlo - Lummen - Hasselt	165	10,5	1	35,8
475 Hasselt - Kortesseem - Vliermaalroot - Tongeren	75	10,5	1	30
238 Tongeren - Overrepen - Borgloon	49	10,4	1,5	43,6
263 Maaseik - Mosa-RT Pendel	327	10,3	11,3	162,3
21 Hasselt - Alken - Sint-Truiden - Landen	1.524	10,3	1,1	34,2
X19 Hasselt - Neerpelt	2.701	10,3	0,9	31,2
56 Hasselt - Herk-de-Stad - Diest	1.396	10,1	1,1	36,9
629 Tongeren Station - Tongeren Bewel	28	10	2,6	122,8
489 Kiewit - Zonhoven - Hasselt	93	10	1,3	33,2
265 Gruitrode - Tongerlo - Kinrooi - Maaseik	64	9,9	1	35,3
203 Hasselt - Diepenbeek - Schoonbeek - Bilzen	96	9,9	1,5	45,5
38 Hasselt - Kortesseem - Borgloon - Heers	657	9,8	0,8	30,2
63 Maaseik - Maasmechelen - Lanaken - Maastricht	1.874	9,7	0,9	26,2
82 Lommel - Overpelt - Hamont-Achel	976	9,3	1	33,5
352 Heusden - Genenbos - Lummen - Zelem - Diest	139	9,3	1,1	37
619 Eisden - Lanaken - Kesselt - Riemst - Tongeren	118	9,3	0,8	25,4
462 Zonhoven - Boxberg Don Bosco - Genk Station	70	9,2	1,8	49,8
626 Zussen - Val-Meer - Millen - Tongeren	69	9,1	1,3	42,3
62 Maastricht - Riemst - Tongeren	549	9	0,8	26,5
79 Tongeren - Liège	506	9	1	27,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
219 Hasselt - Kozen - Sint-Truiden - Landen	74	8,9	1,2	34,8
509 Hasselt - Stevoort - Sint-Truiden	50	8,7	1	32,7
232 Sint-Truiden - Wellen - Overrepen - Tongeren	101	8,6	0,9	31,3
10 Genk - Bilzen - Tongeren	1.393	8,5	0,8	28,9
5 Genk-Zuid - Langerlo - Station - Waterschei - Zwartberg	1.703	8,5	1,5	35,7
80 Genk - Opglabbeek - Bree	1.049	8,2	0,8	28,1
31 Genk - Houthalen - Heusden - Beringen	1.699	8,2	1	31,6
156 Diest - Engsbergen - Tessenderlo - Leopoldsburg	91	8,1	1	31,8
474 Hasselt - Kortesseem - Schalkhoven - Tongeren	66	8	1	28,9
23 Sint-Truiden - Borgloon - Tongeren	1.021	7,8	0,9	30,7
505 Herk-de-Stad - Nieuwerkerken - Sint-Truiden	68	7,8	0,9	30,3
20b Hasselt - Bilzen - Lanaken	1.498	7,7	0,8	24,3
351 Lummen - Genenbos - Beringen-Mijn	31	7,5	1,1	35,4
1 Sledderlo - Genk Station - Waterschei - Zwartberg	1.907	7,3	1,6	34
4 Kiewit - Hasselt Station - Alken	1.959	6,9	1,4	32,6
36b Genk - Diepenbeek Station - Hasselt	421	6,8	0,8	24,9
36a Genk - Diepenbeek Patersplein - Univ. - Hasselt	607	6,8	0,8	24,2
356 Diest - Zelem - Lummen - Genenbos - Heusden	134	6,8	0,9	30,3
33 Genk - Meeuwen - Peer - Neerpelt	580	6,6	0,6	22,7
274 Grote-Brogel - Bocholt - Bree - Maaseik	73	6,5	0,7	28,5
363 KotHopper Hasselt - Diepenbeek - Hasselt	91	6,3	0,4	11,2
50 Hasselt - Nieuwerkerken - Sint-Truiden	446	6,3	0,6	17,9
216 Alken - Kozen - Sint-Truiden	43	6,3	0,8	24,4
51 Hasselt - Heusden	684	6,2	0,7	20,7
2 Boulevardpendel	803	6,1	3,1	48,5

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
X27 Maaseik - Genk	624	5,8	0,4	18,6
22 Sint-Truiden - Montenaken - Landen	454	5,8	0,6	21,1
459 Lanaken Sparrendal - Lanaken CC	26	5,7	2,5	85,9
32 Beringen - Paal - Tessenderlo	348	5,7	0,9	28,8
15 Diest - Tessenderlo - Leopoldsburg	869	5,7	0,7	23,8
3 Bokrijk - Winterslag - Genk Station	917	5,7	1,3	35
355 Herk-de-Stad - Schulen - Lummen	31	5,6	1,6	41
617 Riemst - Kesselt - Lanaken	26	5,5	0,5	19,5
34 Hasselt - Lummen - Beringen	496	5,5	0,6	18,6
805 2 {snellijn} Neerpelt - Bree - Genk	192	5,5	0,3	14,9
28 Beringen - Mol	450	5,3	0,7	22
158 2 {snellijn} Diest - Tessenderlo - Leopoldsburg	93	5,2	0,5	18,2
92 Heers - Engelmanshoven - Sint-Truiden	291	5,1	0,7	26,8
922 Lauw - Rutten - Koninksem - Tongeren	126	5,1	0,9	26,6
16 Maaseik - Bree - Neerpelt	923	5,1	0,5	17,4
103 Bilzen - Rijkhoven - Tongeren	32	5	0,8	22,8
349 Hasselt - Lummen - Tessenderlo - Hulst	81	4,8	0,5	17,5
195 Meeuwen - Heusden Sint-Franciscuscollege	52	4,8	0,8	25,5
266 Bree - Tongerlo - Kinrooi - Maaseik Bewel	23	4,7	0,5	18,5
198 Bocholt - Meeuwen - Helchteren - Zonhoven	61	4,7	0,9	35,2
638 Lanaken - Eisden - Maaseik Bewel	36	4,6	0,4	13,5
395 Vreeren - Nerem - Sluizen - Mal - Tongeren	94	4,4	0,8	25,3
26 Maaseik - Bree - Peer - Leopoldsburg	861	4,3	0,4	17,2
169 Bocholt - Lozen - Kaulille	21	4,3	0,8	29,7
278 Kinrooi - Kessenich - Ophoven - Maaseik	29	4,2	0,7	22,1
465 Houthalen - Zolder - Zonhoven - Genk	198	3,7	0,6	20,5

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
7 Genk Station - Gelieren - Wiemesmeer - Zutendaal	593	3,5	0,9	26,3
194 Neerpelt - Wijchmaal	23	3,4	0,6	19,1
7 Hasselt Station - Runkst - Stevoort	439	3,3	0,9	24,5
621 Genoelselderen - Berg - Tongeren	98	3,3	0,5	16,2
193 Wijchmaal - Helchteren	21	3,1	0,6	24,3
35 Diest - Lummen - Heusden - Houthalen	439	3,1	0,3	11,5
218 Nieuwerkerken - Sint-Truiden - Brustem - Zepperen	214	2,9	0,6	18,4
5 Godsheide - Hasselt Station - Sint-Jansheide	808	2,8	0,9	16
3 Rapertingen - Salvator - Hasselt Station	399	2,7	1	19,9
907 Bilzen - Kleine Spouwen - Riemst	19	2,3	0,7	24,7
217 Melveren - Sint-Truiden - Zepperen - Kozen	147	2,2	0,5	12,9
6 Genk Station - Ziekenhuis Oost-Limburg	235	2,1	1,5	44,6
2 Genk Station - Kerkhof - Ziekenhuis Oost-Limburg	241	1,7	1,1	22,9
66 Lanaken Ziekenhuis Oost-Limburg - Rekem	198	1,6	0,5	18,6
4 Termien - Genk Station	264	1,4	0,9	25,1
229 Sint-Truiden Station - Opvangcentrum	17	1,3	0,4	9,1
6 Hasselt Station - Heilig Hart - Gevangen	95	1,2	0,5	10,8

MECHELEN

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
528 Mechelen - Peulis - Waver Scholen	133	29,9	4,3	113,3
515 Heist-op-den-Berg Scholen - Herselt	119	25,1	2,8	98,4
529 Waver Scholen - Tremelo	199	24,8	2,3	84,1
558 Mechelen - Waver scholen	140	24,8	3,6	92,9
510 Schoolbus Eppegem - Boortmeerbeek - Haacht	228	23,6	2,6	78,6
908 Mechelen station - Busleyden 135-DB	67	20,2	9	228,5
538 Keerbergen - Waver Scholen	89	19,6	2,1	65,4
539 Waver Scholen - Baal	108	16	1,8	54,1
160 Aarschot - Pijpelheide - Heist-op-den-Berg	209	15,3	1,9	59
501 Schoolbus Mechelen - Keerbergen	138	14,9	2,1	59,6
556 Lier station - Herderin - Duffel - Waarloos	67	13,1	1,5	41,7
869 Boom - Willebroek - Heindonk - Mechelen	123	11,3	1,5	34,8
283 Mechelen - Zemst - Weerde	55	10,4	2,5	72,1
269 Dendermonde - Lippelo - Puurs - Boom	138	10,4	1,1	31,4
527 Heist-op-den-Berg - Tremelo	61	10,2	1,2	40
534 Heist - Keerbergen scholen	52	9,6	1,4	52,2
51a Mechelen - Heist-op-den-Berg - Westerlo - Geel	1.871	9,3	0,8	26,4
51b Mechelen - Heist-op-den-Berg - Herentals	1.545	9,2	0,9	28,1
512 Wiekevorst - Heist-op-den-Berg - Mechelen	243	9,1	1,1	33,3
286 Boom - Willebroek - Mechelen	838	8,8	1,5	43,7
287 Boom - Willebroek - Heindonk - Mechelen	600	8,8	1,2	35,9
58 Lier - Koningshooikt - Berlaar - Heist-op-den-Berg	960	8,7	1,1	33,5
550 Mechelen Gandhi - Duffel - Lier	1.326	8,1	1,6	35,5
868 Boom - Willebroek - Tisselt	55	7,8	1,9	40,4
569 St.-Katelijne-Waver Hagelstein - Lier	40	7	1,2	34,2
86 Boom - Willebroek - Mechelen	1.496	6,4	1,1	27,2

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
6 Station - Industrie Noord	332	5,6	0,7	17,2
88 Mechelen - Kapelle-op-den-Bos - Londerzeel	629	5,5	1,1	27,2
1 Mechelen Station - Centrum - Sint-Libertuskerk	1.973	5,2	4,4	74,6
89 Mechelen - Tisselt - Breendonk - Puurs	445	4	0,6	16,5
27 Dendermonde - Baasrode - Sint-Amands	274	3,5	0,7	21,3
4 Muizen - Veemarkt - Battel - Leest	377	3	1,1	26,7
25 Puurs - Hingene - Bornem - Sint-Amands	184	2,2	0,3	8,5
280 Puurs - Liezele - Londerzeel	47	1,5	0,3	9,4
26 Puurs - Oppuurs - Sint-Amands - Dendermonde	86	1,4	0,3	9,6

MIDWEST

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
213 Torhout - Zwevezele - Wingene	307	36,6	2,9	92,6
902 Dadizele - Moorslede - Roeselare	289	34,9	3,5	113,6
208 Tielt - Wingene - Zwevezele Dorp	128	31,3	3,8	112,4
151 Tielt - Marialoop - Ginste - Oostrozebeke - Ooigem	190	22,1	2	60,3
221 Wielsbeke - Oostrozebeke - Ooigem - Kuurne - Kortrijk	227	21,9	2,2	61,5
801 Roeselare - Ardooie - Koolskamp - Egem - Pittem - Tielt	319	18,3	1,8	58,4
811 Roeselare - Beveren - Kapelhoek - Zwevezele - Wingene	105	13,7	1,3	46,5
542 Roeselare - Oekene - Ledegem - Dadizele - Menen	176	13,2	1,2	36,2
281 Tielt - Schuiferskapelle - Wingene - Beernem - Oedelem	156	12,6	1	36,2
541 Moorslede - Dadizele - Menen	52	10,7	1,3	38,3
80 Roeselare - Beveren - Ardooie - Pittem - Tielt	698	9,1	1,1	36,8

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
60 Kortrijk - Lendelede - Izegem - Roeselare	910	8,7	1,1	28,8
22 Tielt - Meulebeke - Ingelmunster - Kuurne - Kortrijk	1.167	8,6	1,1	31,9
30 Roeselare - Schierv. - Staden - Houthulst - Diksmuide	1.129	8,3	1	33,2
54 Roeselare - Ledegem - Dadizele - Menen	843	8,1	0,9	30,3
882 Doomkerke De Zande - Aalter	31	8,1	1,4	40,1
11 Roeselare - Rumbeke - Izegem - Oostrozebeke - Waregem	685	5,6	0,7	19,5
81 Roeselare - Beveren - Ardooie - Zwevezele (-Wingene)	334	5,5	0,7	25,2
308 Roeselare Station - Rumbeke Ange Angillisstraat	29	5,2	4	91,5
12 Tielt - Meulebeke - Oostrozebeke - Wielsbeke - Waregem	342	4,3	0,5	17,2
13 Tielt - Dentergem - Waregem	243	4,1	0,4	13,5
75 Roeselare - Hooglede - Gits - Lichtervelde - Torhout	459	4	0,5	16,3
1 Deceuninck - Roeselare - Rumbeke - AZ Delta - Oekene	901	3,6	1,1	25,4
803 De Tassche - Roeselare - Rumbeke	82	1,4	0,5	11,1
802 Biezenhof - Roeselare - Nieuw Kerkhof	78	1,2	0,6	13,6
280 Beernem - Doomkerke De Zande - Wingene	51	1,1	0,2	6,5

OOSTENDE

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
KT Kusttram Knokke - Oostende - De Panne	19.279	39,5	4,5	131,1
KT Kusttram De Panne - Oostende - Knokke	19.641	38,9	4,5	132,8
518 Gistel - Moerdijk - Eernegem - Torhout	187	38,2	3,4	116,2
KT Kusttram Knokke - Oostende - De Panne	354	22,4	2,6	78,4
504 Oostende - Gistel - Moerdijk - Eernegem - Ichtegem	157	20,9	2,2	55,7
KT Kusttram De Panne - Oostende - Knokke	464	20,5	4,7	119,7
305 Oostende - Baanhof - Gistel	102	17,8	2,9	74,5
51 Oostende - Gistel - Westkerke - Eernegem - Torhout	1.510	17,7	1,2	39,3
403 Stene Lyceum - Oostende - Bredene - Klemskerke	139	17	2,9	76,2
60 Oostende - Luchthaven - Nieuwpoort - Koksijde - Veurne	4.861	15,5	2,1	51,7
612 Ramskapelle - Nieuwpoort - Sint-Idesbald - Veurne	77	13,7	1,1	33,6
611 Oostende - Nieuwpoort - Sint-Idesbald - Veurne	357	13,4	1,3	35,7
53 Oostende - Leffinge - Slijpe - Leke - Diksmuide	571	12,8	1	32,9
50 Oostende - Gistel - Westkerke - Eernegem - Koekelare	1.093	11,4	1,3	39,1
5 Station - Stene Dorp	4.406	8,5	5,2	85,7
4 Oostende Station - Bredene	1.696	8,2	1,8	42,5
2 Oostende Station - Vuurtorenwijk - Breeweg	1.238	6,1	2	46,9
52 Oostende - Leffinge - Slijpe - Middelkerke	190	5,5	0,9	22,2
7 Station - Steensedijk	453	4,7	1,6	34,5
3 Oostende Station - Baanhof	801	4,3	1,8	35,4
1 Marie-Joséplein - Visserskaai - Station - Konterdam	365	2,7	1,1	22,2
505 Snaaskerke - Gistel - Zevekote - Moere	15	0,6	0,1	3,4

VLAAMSE ARDENNEN

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
414 Oudenaarde - Zingem - Gavere - Beerlegem - Baaigem	162	23,3	2,1	59,5
611 2 {snellijn} Oudenaarde - Nukerke - Ronse	82	22,9	2,6	81,5
657 Oudenaarde - Melden - Berchem - Kerkhove - Avelgem	77	22,5	2	62
837 Station - Doornikse Heerweg - De Bruwaan	101	18,4	8,7	256,3
812 Oudenaarde - Zingem - Ouwegem - Nazareth - Deinze	122	18,4	2	55,7
613 Oudenaarde - Etikhove - Louise-Marie - Ronse	96	18,3	1,9	53,2
457 Zottegem Station - KMO-zone Buke	60	17,9	13,4	303,4
714 Geraardsbergen - Moerbeke - Viane - Herhout - Bever	82	17,3	2,2	71,5
418 Oudenaarde - Zingem - Ouwegem - Nazareth - Eke	140	16,8	1,9	54,9
419 Oudenaarde - Zingem - Huise - Nazareth - Eke	56	16,3	1,5	42,6
452 Wetteren - Bavegem - Sint-Lievens-Houtem - Zottegem	210	15,6	1,6	50,5
658 Oudenaarde - Melden - Berchem - Zulzeke - Ronse	96	15	1,5	48,8
309 Oudenaarde - Mater - Sint-Denijs-Boekel	86	13,7	1,6	46,8
712 Geraardsbergen - Moerbeke - Galmaarden - Bever	58	12,6	1,3	40,6
308 Geraardsbergen - Lierde - Brakel - Oudenaarde	73	12,1	1,1	32,6
711 Geraardsbergen - Moerbeke - Galmaarden - Edingen	88	11,8	1,4	43,4
717 Geraardsbergen - Atembeke - Waarbeke - Denderwindeke	85	11,6	1,4	44
713 Geraardsbergen - Moerbeke - Viane - Akrenbos - Bever	60	11,1	1,3	40,1
400 Oudenaarde - Sint-Denijs-Boekel - Zottegem	108	10,6	1,2	39
451 Wetteren - Kwatrecht - Oosterzele - Zottegem	97	10,4	1,2	30,8

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
682 Ronse - De Klijpe - Kwaremont - Berchem - Ruien - Avelgem	104	10	1,1	35,5
361 Zottegem - Sint-Antelinks - Aspelare - Ninove	118	9,7	1,5	45,8
208 Zottegem - Rozebeke - Elst - Michelbeke - Brakel - Ronse	300	9,5	1	39,4
307 Geraardsbergen - Parike - Brakel - Oudenaarde	168	7,4	0,6	18,8
612 Oudenaarde - Etikhove - Nukerke - Ronse	148	7	0,7	21,8
61 Oudenaarde - Etikhove - Maarke - Schorisse - Ronse	423	6,7	0,5	16,8
83 Deinze - Kruishoutem - Oudenaarde	443	6,7	0,7	27,6
65 Oudenaarde - Melden - Berchem - Ruien - Avelgem	474	6,7	0,7	25,8
395 Brakel - Lierde - Ophasselt - Voorde - Ninove	91	6	0,8	22,7
20 Zottegem - Erwetegem - Brakel - Ronse	598	5,2	0,6	24,4
58 Waregem - Wortegem - Petegem - Oudenaarde	341	4,4	0,5	15,2
30 Geraardsbergen - Everbeek - Brakel - Oudenaarde	354	4,2	0,4	12,9
40 Oudenaarde - Ename - Welden - Roborst - Zottegem	366	4,2	0,4	14,4
70 Ninove - Onkerzele - Geraardsbergen - Lessines	386	4,2	0,6	16
207 Zottegem - Erwetegem - Michelbeke - Elst - Brakel	116	4,1	0,5	17,9
131 Geraardsbergen - Lierde - Zottegem	136	3,6	0,5	14,8
45 Wetteren - Westrem - Bavegem - Oosterzele - Zottegem	234	3,5	0,3	10,9
59 Waregem - Nokere - Kruishoutem - Lozer - Gavere	170	2,3	0,3	8
1 AZ Glorieux - Station - Scheldekouter	325	2	1,1	19
44 Meilegem - Hundelgem - Velzeke - Zottegem	58	1,5	0,2	8
2 Germinal - Station - Stookt	144	1,1	0,8	14

VLAAMSE RAND

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
515 Schoolbus Steenokkerzeel - Haacht - Tildonk	442	47,8	5,6	151,8
514 Schoolbus Steenokkerzeel - Nederokkerzeel - Haacht - Tildonk	337	41,4	4,7	137,1
503 Steenokkerzeel - Haacht - Keerbergen	160	40,3	4,4	138,2
622 Oetingen - Vollezele - Lennik SGI	113	25,4	2,1	63,2
518 Grimbergen - Humbeek - Nieuwenrode - Londerzeel	89	24,1	3	87,7
554 Evere - Kraainem - Sterrebeek - Tervuren	134	22,9	4,5	96,5
621 Gooik - Lennik SGI	85	21,9	3,4	98,3
534 Grimbergen - Eversem - Kapelle-op-den-Bos	73	21,6	2,3	79,3
533 Vilvoorde - Grimbergen - Kapelle-op-den-Bos	188	20	2,7	83,4
573 Schepdaal - Gaasbeek - Vlezenbeek - Halle	147	19,9	2	59,1
R14 Brussel Noord - Asse - Affligem - Aalst	9.303	18,1	2,6	59,9
538 Vilvoorde - Diegem-Lo - Zaventem Atheneum	124	16,4	4	83,2
R28 Brussel Noord - Dilbeek - Roosdaal - Ninove	6.862	16,1	2,2	57
272 Brussel - Zaventem Luchthaven	2.566	14,4	2,8	53
270 Brussel - Haacht - Keerbergen	3.355	14,3	1,7	43,5
714 Snelbus Brussel Noord - Asse - Aalst	534	14,2	1,4	38,7
R36 Groot-Bijgaarden - Brussel Zuid - Alsemberg	4.783	14	2	38,2
728 Snelbus Brussel Noord - Roosdaal - Ninove	274	12,8	1,1	26,6
R70 Brussel Zuid- Sint-Pieters-Leeuw - Halle	6.763	12,8	2,9	62
163 Roosdaal - Lennik - Halle	296	11,8	1,5	44,2
201 Lembeek - Halle Don Bosco	123	11,2	2,8	46,9
R45 Brussel Noord - Merchtem - Dendermonde	1.371	11,1	1,1	26,6
R53 Anderlecht - Alsemberg - Halle - Leerbeek - Ninove	2.823	10,9	1	26,6

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
505 Kampenhout - Zaventem Atheneum	121	10,7	1,3	35,6
121 Dendermonde - Lebbeke - Buggenhout - Opdorp	169	10,6	1,7	38,8
572 Zellik - Dilbeek - Anderlecht - Halle	118	10,4	1,4	33,1
202 Halle - Lembeek Sancta Maria	45	10,1	6,8	102,2
R10 Jette UZ - Dilbeek - Anderlecht - Halle	2.371	10,1	1,1	27,3
536 Grimbergen - Groot-Molenveld - Vilvoorde	75	10,1	2,7	71,3
X60 Snelbus Brussel Noord - Londerzeel - Boom	1.771	9,9	0,8	22,1
R31 Brussel Noord - Grimbergen - Verbrande Brug	1.907	9,7	2,2	40,2
531 Kraainem - Sterrebeek - Zaventem	57	9,6	2,5	65,7
571 Halle - Sint-Pieters-Leeuw - Dilbeek	148	9,6	2	44
R15 Brussel Noord - Ternat - Liedekerke - Denderleeuw	2.063	9,4	1,2	30,1
R18 Brussel Zuid - Itterbeek - Schepdaal (- Ternat)	1.040	9,2	2	43,8
543 Merchtem - Brussegem - Wemmel Campus	30	9	1,5	47,5
82 Mechelen - Zemst - Vilvoorde - Brussels Airport	2.761	9	1,9	50
570 Sint-Ulriks-Kapelle - Schepdaal - Dilbeek RC	60	8,9	2	42
R60 Brussel Noord - Meise - Willebroek	1.071	8,8	0,8	20,4
R71 Brussel Zuid - Brukom (- Halle)	1.979	8,7	2,6	57
R16 Brussel Zuid - Itterbeek - Ternat (- Essene)	1.497	8,5	1,7	38,4
R59 Zaventem Luchthaven - Roodebeek Metro	2.376	8,3	2,2	52,8
2 Halle Station - Lembeek	381	8,2	0,9	23,8
R30 Brussel Noord - Grimbergen - Humbeek	3.694	8,2	1,7	36,8
821 Merchtem - Grimbergen - Vilvoorde - Zaventem	2.907	8,1	1,3	37,8
R55 Anderlecht - Sint-Genesius-Rode - Halle AZ	1.209	8	1	23,2
216 Asse - Mollem - Kobbegem - Bekkerzeel - Zellik Moleken	81	7,9	1	22,9

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
R29 Brussel Noord - Dilbeek Zuurweide (- Ternat)	1.738	7,9	2,3	39,2
R41 Brussel Noord - Bockstael - Wemmel Drijpikkel	1.129	7,9	2,4	43,6
R54 Anderlecht - Drogenbos - Beersel - Halle AZ	1.224	7,4	1,1	24
R50 Brussel Noord - Meise - Londerzeel	2.484	7,4	1	23,9
R42 Brussel Zuid - Vlezenbeek - Lennik - Leerbeek	2.454	7,4	1,2	28,2
127 Brussel - Ninove via de dorpen	991	7,3	0,9	25,4
820 Ringtrambus Jette - Vilvoorde - Zaventem	3.613	7	1,8	40,1
160 Leerbeek - Herne - Edingen	202	6,5	0,7	22,8
R40 Brussel Noord - Bockstael - Wemmel (- Asse)	1.073	6,5	1,9	32,7
280 Mechelen - Grimbergen Verbrande Brug	1.120	6,3	1,3	42,6
20 Dendermonde - Lebbeke - Opwijk - Asse	669	6,3	0,9	25,4
144 Leerbeek - St.-Pieters-Leeuw - Brussel	1.070	6,3	1,4	39,4
215 Asse - Asbeek - Asse Terheide	51	5,6	1,8	45,3
164 Leerbeek - Heikruis - Halle	342	5,5	0,5	17,6
686 Mechelen - Kampenhout - Zaventem	562	5,5	1	33
287 Houtem - Vilvoorde Kliniek	549	5,2	1,9	51,5
727 Snelbus Brussel Noord - Haacht	138	4,8	0,5	16,1
62 Ninove - Vollezele - Oetingen - Leerbeek	545	4,4	0,7	22,5
61 Vilvoorde - Nieuwenrode - Londerzeel - Malderen	489	4,2	0,6	19,6
61 Geraardsbergen - Bever - Galmaarden - Leerbeek	441	4,2	0,4	16,4
660 Zaventem - Haacht - Bonheiden	1.006	4	0,7	22,8
25 Vilvoorde - Kortenberg (- Nederokkerzeel)	529	3,5	0,8	22,7
N62 Brussels Airport - Schaarbeek - Anderlecht	51	3,4	0,6	14,1
65 Asse - Ternat - Lennik - Leerbeek	395	3,4	0,6	16,3
52 Vlezenbeek - Alsemberg (- Sint-Genesius-Rode)	244	3	0,6	14,5

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
1 Halle Station - AZ - Breedhout	341	2,8	0,9	22,3
131 Grimbergen - Humbeek - Kapelle-op-den-Bos	53	2,5	0,5	17,3
46 Londerzeel - Steenhuffel - Merchtem	119	1,5	0,4	13,2

WAASLAND

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
211 Sint-Niklaas - Meerdonk - De Klinge	218	21,7	2,3	68,9
932 Sint-Niklaas - Tielrode - Temse	163	18,6	2,6	73,8
432 Sint-Niklaas - Stekene - Hellestraat	380	16,7	1,8	46,9
821 Antwerpen L.O. - Beveren - Westakkers - Sint-Niklaas	1.066	14,7	2,3	58
433 Sint-Niklaas - Kemzeke Paal - Hulst	113	14,4	1,6	37,9
93 Sint-Niklaas - Hoogk - Temse - Rupelm - Antwerpen L.O.	5.286	14	1,9	52,2
82 Antwerpen L.O. - Beveren - Haasdonk - Sint-Niklaas - Lokeren	3.471	12,6	1,4	40,3
822 WeTech/VTS3 - Sint-Niklaas Station	473	11,9	14,6	301
931 Sint-Niklaas - Temse Eigenlo - Rupelm - Antwerpen L.O.	531	11,5	1,5	39,1
431 Sint-Niklaas - Stekene - Koewacht	309	11,4	1,2	33
43 Sint-Niklaas - Kemzeke - Stekene - Moerbeke Waas	1.625	10,4	1,6	43,9
21 Sinaai - Sint-Niklaas - De Klinge - Meerdonk	2.041	7	0,9	28,4
49 Zele - Lokeren - Moerbeke Waas - Zelzate	615	6,5	0,6	20,8
212 Lokeren - Belsele - Sint-Niklaas	84	6,1	0,9	26,7
1 WSC - Vitaz - Station - Tuinlaan - WSC	788	3,9	0,9	21,7
271 Lokeren - Eksaarde - Sinaai - Sint-Niklaas	130	3,8	0,6	16,6
880 Kruibeke - Beveren	39	3,1	0,6	14,3
37 Wetteren - Zele - Waasmunster - Hamme	343	2,9	0,3	10,8
99 Hamme - Temse Station	274	2,7	0,6	19,9
497 Bedrijvenshuttle Lokeren	9	0,8	0,2	5,1

WESTHOEK

Lijnsomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
808 Ieper - Geluvelde - Kruiseke	120	29,6	3,3	128,1
359 De Mokker - Koekelare - Bovekerke - Kortemark	98	29,5	3	126
908 Beselare - Passendale - Moorslede - Roeselare	198	29	3,5	117,9
712 Ieper - Voormezele - Mesen - Le Bizet	219	25,4	2,5	92,2
911 Houthulst - Staden - Kortemark - Torhout	162	25,2	2,6	97,4
711 Ieper - Kemmel - Dranouter - Loker	129	24,5	2,2	85,1
952 Ieper - Boezinge - Langemark - Madonna - Poelkapelle	182	21,2	2	78,9
503 Oostvleteren - Pollinkhove - Lo - Veurne - Koksijde	107	19,4	1,3	51
358 Eernegem - Ichtegem - Kortemark	76	18,6	2,2	85,1
355 Diksmuide - Vladslo - Koekelare - Wijnendale - Torhout	221	15,7	1,2	46,3
809 Ieper - Hollebeke - Houthem - Komen	80	13,4	1,2	43,7
515 Koksijde - Veurne - Leisele - Roesbrugge	99	13,1	0,9	34,7
351 Diksmuide - Zarren - Kortemark - Hooglede - Roeselare	299	12,9	1,3	46
513 Poperinge - Oostvleteren - Jonkershove - Diksmuide	427	12	1,8	71,6
512 Poperinge - Proven - Stavele - Lo - Alveringem	69	10,9	0,7	27,3
90 Ieper - JYZ - Zonnebeke - Moorslede - Roeselare	1.346	10,2	0,9	30,8
511 Poperinge - Abele - Watou - Roesbrugge - Beveren	55	9,7	0,8	31,8
514 Poperinge - Woesten - Elverdinge - Langemark	61	9,3	0,9	35,3
92 Poperinge - Ieper - JYZ - Merkem - Diksmuide	713	9	0,6	22,6
91 Ieper - JYZ - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout	845	8,9	0,7	25,4
352 Diksmuide - Zarren - Kortemark - Lichtervelde	100	8,6	1,2	40,4

Lijnomschrijving	Aantal reizigers per dag	Gemiddelde bezetting	Opstappers per beladen km	Opstappers per beladen uur
80 Ieper - Beselare - Geluwe - Menen	500	8,5	0,8	30,5
323 Diksmuide - Kaaskerke - Lo - Alveringem	42	8,3	0,8	27,7
31 Roeselare - Schiervelde - Westrozebeke - Langemark	411	8,1	0,9	29
35 Diksmuide - Zarren - Kortemark - Torhout	297	7,7	0,9	33,3
50 Ieper - Oostvleteren - Lo - Veurne - Oostduinkerke	646	6,7	0,5	18,6
322 Diksmuide - Pervijze - Avekapelle - Veurne	51	5,2	0,5	16,4
56 Veurne - De Panne	228	5,2	1,1	28,9
71 Ieper - Kemmel - Mesen - Nieuwkerke - Loker - Poperinge	400	5,1	0,3	11,5
55 Diksmuide - Leke - Koekelare - Torhout	273	4,6	0,4	14,1
32 Diksmuide - Pervijze - Ramskapelle - Nieuwpoort	110	3,2	0,3	13,7
62 Poperinge - Abele - Steenvoorde - Hazebrout	50	1,7	0,1	4,9

BIJLAGE: Repliek van De Lijn

De evaluatie opgemaakt door de Vervoersautoriteit geeft een overzichtelijk beeld van de uitrol Basisbereikbaarheid en de openbaar vervoersplannen.

Het is naar onze mening belangrijk te vermelden dat de volledige uitrol van Basisbereikbaarheid slechts operationeel is sinds januari 2025 en de omschakeling naar het nieuwe net Basisbereikbaarheid de grootste wijziging ooit betekende van het netwerk. Dit met grote impact op de reizigers, de werking van de organisatie van De Lijn en de exploitanten.

Om het aanbod naar de toekomst toe nog beter vraaggericht te kunnen inrichten en bij te sturen zette De Lijn de afgelopen periode sterk in op het nauwkeuriger capteren van de verschillende verplaatsingsgegevens en analyse van het aanbod.

Door de installatie van telcamera's in onze voertuigen, de inzet van modellering via AI heeft De Lijn een steeds duidelijker beeld over de bezetting op de voertuigen, het aantal op- en afstappers op niveau van haltes, het gebruik van flex vervoer en de toegevoegde waarde van de inzet van de middelen in het bereiken van de modal shift door deze gegevens af te zetten ten opzichte van het potentieel in een regio.

Met deze inzichten en rekening houdend met het door de Vlaamse Regering vastgelegde budgettair kader zal De Lijn in de volgende maanden verder aan de slag gaan om samen met de Vervoerregio's een zo optimaal mogelijk aanbod uit te tekenen volgens de principes van Basisbereikbaarheid.

Zoals gevraagd in het advies van de Vervoersautoriteit en ook al eerder aangegeven door De Lijn zal er naast de operationele gegevens die nu reeds verdeeld worden aan de Vervoerregio's ook voorzien worden in een financiële rapportering. Gezien de gefaseerde uitrol was het moeilijk om de voorbije periode per vervoerregio een stabiele financiële rapportering aan te leveren.

Hiernaast volgende meer punctuele opmerkingen:

- In het deel 3.5 doorstroming worden de streefwaarden uit het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer' gehaald. Dit artikel 18 zegt 'De wegbeheerder garandeert een vlotte doorstroming om de exploitant in staat te stellen een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie aan te bieden aan de reiziger. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.' Aangezien men er momenteel niet in slaagt om de gewenste streefwaardes voor de doorstroming te bereiken lijkt het aangewezen om de wegbeheerders niet enkel te stimuleren voor toegankelijke haltes, maar ook voor doorstroming.

- De kostendekkingsgraad in deel 4.5 van 30,5 houdt geen rekening met de impact van de indexering van de tarieven indien we deze wel verrekenen in deze indicator stijgt deze tot 33,1.
- Het deel 9.2 dat handelt over het basisnetwerk, verwijst naar de regels omtrent amplitude en frequentie voor kernnet en aanvullend net uit het bvr. Echter in dat bvr staat tevens in artikel 11 voor het kernnet en artikel 15 voor het aanvullend net dat de exploitant de twee evalueert en om het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag (na advies (KN) of consensus (AN)) aspecten zoals amplitude en frequentie, maar ook reisweg en haltes bijsturen. In deel 9.3 wordt er een oproep gedaan om de minst efficiënte lijnen te onderzoeken en eventueel te hertekenen. Dit kadert binnen de voorziene evaluatie.
- Het vervoerregiomanagementcomité in deel 9.4 richt zich op band te leggen tussen de verschillende niveaus van mobiliteitsbeleid (Vlaams – VVR) en tussen de verschillende regio's onderling. Vraag ook om De Lijn hierbij te betrekken.

