

Memorandum

2019-2024



Mobiliteit

aan de vooravond van een revolutie

De verkeersdrukke blijft toenemen. De files treffen bovendien niet alleen de snelwegen, maar ook de onderliggende wegen slibben dicht. De verkeersdrukke neemt ook toe in de tijd en files concentreren zich niet langer alleen tijdens de typische spitsuren, maar ook overdag staan we vaker stil op de weg. Die groeiende congestie bedreigt de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze (stedelijke) kernen.

Daarnaast tikt de klimaatklok genadeloos door. Tegen 2030 moeten we ten opzichte van 2005 met z'n allen 35 procent minder CO₂ uitstoot produceren. Mobiliteit moet een aanzienlijke bijdrage leveren om dit ambitieus doel te bereiken. Meer mensen overtuigen om vaker de auto te laten staan en te kiezen voor vormen van collectief vervoer, is noodzakelijk om deze doelstelling te halen. Het is de ambitie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen om het autogebruik te laten dalen met 27 procent.

Niet alleen de klimaatdoelstellingen maar ook de technologische evoluties – met name autonome voertuigen – zullen een enorme impact hebben op hoe mobiliteit gaat evolueren. Het mobiliteitslandschap zal er tegen 2030 helemaal anders uitzien. Nieuwe technologieën, nieuwe concepten, nieuwe opportuniteiten, maar ook nieuwe rollen die moeten gaan ingevuld en opgenomen worden. Er zal een markt ontstaan voor gedeeld, autonoom vervoer die zich ontwikkelt als een nieuwe opportuniteit om de modal shift vorm te geven. De toekomst is aan de aanbieders van geïntegreerde mobiliteitsdiensten van deur tot deur. De Lijn positioneert zich om hierin een actieve rol te blijven spelen.

Fundamentele keuzes broodnodig

Om de klimaatdoelstellingen en de doelstellingen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen te realiseren op het vlak van mobiliteit, is een groeiscenario nodig waarbij het gebruik van bus en tram in Vlaanderen op termijn stijgt met 50 procent ten opzichte van vandaag. Willen we het gebruik fors omhoog krijgen, dan zijn deze randvoorwaarden alvast noodzakelijk: rekeningrijden, ruimtelijke verdichting en grote investering in een opmerkelijke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. De Lijn dringt er bij de volgende Vlaamse Regering op aan om deze randvoorwaarden onmiddellijk bij aanvang van de volgende regeerperiode aan te pakken. Mobiliteit, Omgeving en Openbare Werken moeten het komende decennium fundamentele keuzes maken om de broodnodige modal shift te realiseren.

Mobiliteit verandert snel

Mobiliteit zal in de komende legislatuur sowieso grondig veranderen als basisbereikbaarheid* vorm krijgt. Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijk maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Er komt een nieuw gelaagd netwerk waarbij combimobiliteit centraal staat. De Lijn ziet haar rol hierin groter dan puur uitvoering van het bus- en tramaanbod. Ze wil evolueren naar een aanbieder van ruimere mobiliteitsdiensten. Om basisbereikbaarheid op het terrein te realiseren, wordt Vlaanderen ingedeeld in vijftien vervoerregio's. De lokale besturen krijgen in dit systeem een grote rol. In elke vervoerregio zal een vervoerregioraad instaan voor het aanpakken van de mobiliteitsuitdagingen in de eigen regio.

In dit memorandum maken we als De Lijn duidelijk welke visie wij hebben op de toekomstige mobiliteit en welke rol wij willen & kunnen spelen.

Ter voorbereiding van dit memorandum organiseerde De Lijn een stakeholdersforum. We vroegen aan een breed scala van belanghebbenden mee na te denken over de uitdagingen voor de mobiliteit in Vlaanderen en ons aan te geven wat zij prioritair nodig achten tijdens de volgende regeerperiode. We gingen in debat met een brede en diverse groep: zoals werknemers- en werkgeversorganisaties, milieuverenigingen, mobiliteitspartners en lokale besturen. Zowel ouderen als jongeren konden hun stem laten horen. Doorheen de verschillende debatten detecteerden we twee grote rode draden: inzetten op de modal/mental shift én de duidelijke boodschap dat alle spelers in het mobiliteitsveld die verandering mee moeten realiseren. En dus moet ook De Lijn ten volle inzetten op sterke partnerschappen.



Mental shift

Hoe zorgen we ervoor dat we niet meer met z'n allen automatisch in onze auto stappen? De modal shift vergt in de eerste plaats een mental shift: we moeten mensen ervan bewustmaken dat de auto niet altijd, voor elke of een volledige verplaatsing, de enige oplossing is. We moeten sensibiliseren, laten proeven: wie een goede ervaring heeft, zal opnieuw proberen en op termijn blijvend zijn gedrag aanpassen. Dat betekent wel dat er voor de hele verplaatsingsketen kwaliteitsvolle alternatieven als deelfietsen, deelauto's, steps, excellent openbaar vervoer... voor handen zijn en je naadloos kan overstappen van de ene naar de andere vervoermodus. De overstap makkelijker maken, doe je met de nodige digitale (MaaS) en fysieke integratie.

De mental shift moet er ook op een tweede niveau komen. De beste verplaatsing blijft immers geen verplaatsing. Met andere woorden we moeten anders omgaan met waar we wonen, werken, winkelen... Het komt erop aan om versneld functies te verdichten en in te zetten op nabijheid.

Slimme partnerschappen

De Lijn kan deze switch niet alleen realiseren. Het zal zaak zijn om de komende jaren slimme synergieën te zoeken en samen met andere overheden en privépartners coalities uit te bouwen, zowel voor de financiering als de uitvoering van duurzame mobiliteit.

De vervoerregioraad biedt een goede basis: de mobiliteitspartners zijn hier verzameld, zo ook de lokale besturen, onze belangrijke partners. Wij engageren ons om constructief en proactief samen te werken en vragen van de partners om ook hun verantwoordelijkheid op te nemen. De Lijn heeft haar organisatie alvast aangepast aan de werking met de vervoerregio's, sinds 5 november is er een team van vervoerregiomanagers* aan de slag.

Ook binnen het beleidsdomein halen we de samenwerkingsverbanden aan om samen antwoorden te bieden op de maatschappelijke uitdagingen op vlak van mobiliteit en openbare werken. Zeven entiteiten, samen één gezicht, samen één visie. De Lijn brengt net als iedere entiteit zijn eigen expertise in om gezamenlijk aan beleidsvoorbereiding te doen.

Krachtlijnen

1. De Lijn is ook na 2020 de beste partij voor **het interne operatorschap** van het kernnet en aanvullend net waarbij het Vlaams samenwerkingsmodel met de privé-operatoren behouden blijft.
2. Een beleid op vlak van ruimtelijke ordening dat **verdichting en nabijheid** versneld aanpakt, is noodzakelijk.
3. De Lijn is een **actieve promotor én speler in de combimodale verplaatsingsketen**. Ze speelt bovendien een voortrekkersrol in Mobility as a Service (MaaS), een digitaal platform om combimodale verplaatsingen te vinden, reserveren & betalen.
4. **De Lijn herpositioneert zich in de disruptieve mobiliteitswereld.** Ze zet in op die diensten die noodzakelijk zijn om in te spelen op de ingrijpende technologische evoluties zoals digitalisering, elektrificatie en autonome voertuigen.
5. De Lijn gaat **volop voor groen**. We kopen geen klassieke dieselbussen meer en zullen in 2025 in de centrumsteden volledig elektrisch rijden. De huidige Vlaamse Regering heeft de nodige investeringsmiddelen voor de transitie naar Zero Emissie Bussen (ZEB) principieel toegezegd. Het is aan de nieuwe Regering om deze beslissing te bevestigen en uit te voeren.
6. De Lijn wil haar reizigers een **stipte en comfortabele rit** aanbieden. Dit vergt een forse investering in de kwaliteitsverbetering van het aanbod en een zware inspanning van de wegbeheerders voor een vlotte doorstroming.
7. De Lijn pleit voor **meer financiële slagkracht**. Deze legislatuur willen we alternatieve financieringsmiddelen aanboren.
8. **Duurzame modal shift zorgt voor een leefbaar Vlaanderen.** Willen we de ambitieuze doelstellingen van de Klimaatplannen en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen waar maken, dan moet het beleid de komende tien jaar consequent verder investeren in extra infrastructuur en opnieuw bijkomende exploitatiemiddelen vrijmaken.

De Lijn blijft intern operator voor het kernnet en aanvullend net

De laatste jaren gaan af en toe stemmen op om voor de grote Vlaamse steden opnieuw aparte stadsmaatschappijen op te richten. Die roep wordt niet ondersteund door onze stakeholders. Een opdeling van De Lijn of een vergaande liberalisering waarbij De Lijn in de uitvoering van de geregelde vervoerdiensten geen rol meer vervult, is geen optie voor hen. Ze vrezen dat de uitbesteding aan verschillende spelers op de markt het aanbod zal versnipperen, wat ten koste zal gaan van een kwaliteitsvolle dienstverlening in heel Vlaanderen en dus nadelig zal zijn voor de reizigers.

Wat bovendien vaak onderschat wordt in de pleidooien voor een opdeling van het stads- en streekvervoer zijn de schaalvoordelen. Alleen een grote maatschappij kan hiervan genieten, bijvoorbeeld bij de aankoop van trams en bussen of brandstof. Bovendien komen er bij de opsplitsing van vervoerbieden heel wat extra -vaak vergeten- kosten kijken zoals voor planning, tariefbeleid, communicatie & marketing.

De Lijn is ervan overtuigd dat ze na 2020 de beste keuze is voor het interne operatorschap van het kernnet en aanvullend net. In het decreet basisbereikbaarheid heeft de Vlaamse Regering De Lijn een duidelijk perspectief gegeven: als we voldoen aan

de benchmark, blijven we interne operator. Dat wil zeggen dat we de toets met de privé doorstaan: we bewijzen dat we een efficiënt en financieel gezond bedrijf zijn.

We blijven zo onze unieke expertise inzetten voor de planning én uitvoering van het geregeld vervoer in Vlaanderen. En net als de Belgische Federatie van Autocar en Autobus Ondernemers (FBAA) willen we het huidige samenwerkingsmodel bestendigen waarbij een belangrijk deel van de buskilometers wordt uitgevoerd door privébedrijven.



Mobiliteit & Ruimtelijke Ordening zetten in op nabijheid en verdichting

“

We hebben vandaag heel veel haltes, met op een aantal afgelegen plaatsen veel te weinig passagiers per halte. We moeten streven naar minder, maar wel beter bediende haltes in grote en kleine centra van dorpen, gemeenten en steden, op plekken met voldoende dichtheid, waar een mix van functies en een goede multimodale bereikbaarheid elkaar aanvullen. Hierdoor stijgt de kwaliteit voor de meeste reizigers: ze moeten minder lang wachten aan de halte en kunnen meer plekken bereiken binnen hun kostbare tijd. Bovendien trekt dergelijk openbaar vervoer activiteiten aan, en dit komt op haar beurt de ruimtelijke ordening in Vlaanderen ten goede.

”

Leo Van Broeck, Vlaamse Bouwmeester

Openbaar vervoer als ruggengraat

De Lijn onderschrijft het pleidooi van de Vlaamse bouwmeester. Hoe meer wonen en functies verdichten, hoe meer mensen kunnen participeren aan het maatschappelijk leven, hoe minder diffuse vervoerstromen, hoe efficiënter de middelen voor openbaar vervoer kunnen ingezet worden.

Het openbaar vervoer fungeert als de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkeling. Dat betekent dat wonen, werken en andere functies nog enkel gevestigd worden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer of in de buurt van slimme combipunten. We pleiten daarom voor een goede afstemming en samenwerking tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit om samen een lange termijnvisie op regionaal en lokaal vlak te ontwikkelen die ruimtelijke ordening (aantrekkingspolen) en mobiliteit (vervoer-aanbod) op elkaar afstemt.

Geen duurzame ontsluiting = geen vergunning

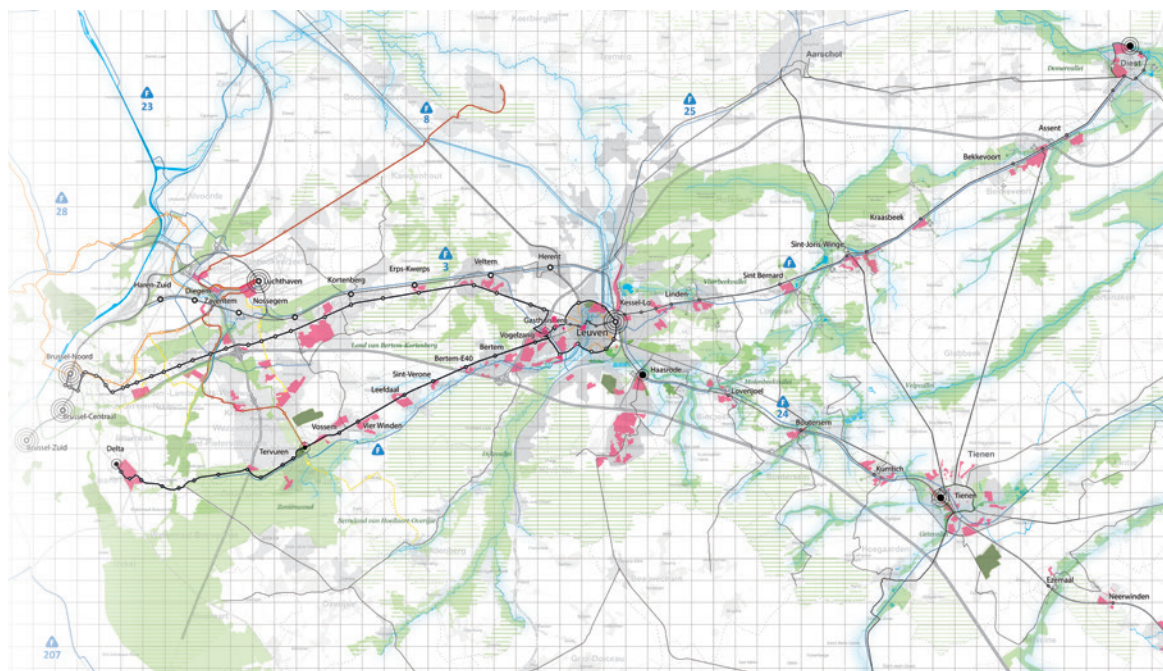
De Lijn wil dat bij elke beleidsbeslissing of project waarbij de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) verplicht is, voorwaarden gesteld worden aan de goedkeuring van het plan en de uitreiking van de vergunning. Zo moet de projectontwikkelaar naast de gevolgen van het project op de mobiliteit ook mogelijke oplossingen aanreiken voor die grotere verkeersstromen. In het project worden niet alleen de nodige middelen voor de aanleg van nieuwe infrastructuur voorzien, maar ook voor de uitvoering (exploitatiekosten). De ontwikkeling van nieuwe activiteiten of projecten moet altijd bijdragen tot een duurzame mobiliteit. De Lijn is bereid om advies te leveren bij het zoeken naar mobiliteitsoplossingen.

GOEDE PRAKTIJK

Regionet Leuven zet in op samenhang tussen ruimte en mobiliteit

Het project Regionet Leuven hanteert de principes van transit-oriented-development of mobiliteitsgedreven ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt prioritair ingezet op de ruimtelijke ontwikkeling

van de knooppunten van het netwerk en het versterken van kernen. Het openbaar vervoer wordt hierbij als de ruggengraat en drijvende kracht van de regionale ontwikkeling gezien.



Regionet Leuven: synthesebeeld met hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen

Dankzij de bundeling van verplaatsingen, ontstaat de kans om hoogwaardig openbaar vervoer uit te bouwen: méér capaciteit en comfort, een grotere frequentie, snelheid en stiptheid. In plaats van een groot aantal verschillende buslijnen (met te weinig frequentie, snelheid en capaciteit), voorziet Regionet Leuven op de belangrijke assen hoogwaardige stamlijnen. Deze stamlijnen* vallen samen met de bestaande corridors tussen de steden. In deze corridors woont vandaag ongeveer 60 procent van alle

inwoners. Op de stamlijnen combineert het project de beschikbare vervoermiddelen: snelle stoptreinen, trams en hoogwaardige bussen. Een eigen bedding en een goede overstapkwaliteit zijn essentieel om tot een performant en betrouwbaar netwerk te komen. Bestemmingen die niet langs zo'n hoogwaardige stamlijn liggen, zijn met aangepast voor- en natransport bereikbaar: bijvoorbeeld met de fiets, minibus, collectieve taxi of auto.

De Lijn is een actieve promotor én speler in de combimodale verplaatsingsketen

Als we de filedruk op onze wegen willen verlagen, moeten we allemaal wat minder automatisch voor de volledige rit in de auto stappen. De sleutel ligt bij combimobiliteit.

De Lijn is een actieve promotor van combimobiliteit én een speler in de keten. Zo maakt het aanbod van ons stads- en streekvervoer deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk. We voorzien in een optimale afstemming van het aanbod aan mobipunten. Al kijken we verder dan bus en tram alleen. We hebben ook de ambitie om andere vervoermodi aan te bieden. Daarbij omarmen we innovatieve vervoeroplossingen zoals autonome voertuigen of sluiten we nieuwe opportuniteiten zoals watertaxi's niet uit. Al dan niet in partnerschappen met andere spelers zorgen we ervoor dat overstappen naar combimodale oplossingen aantrekkelijk wordt.

Hoofdaandeelhouder in Blue-bike en Cambio

De Lijn was al hoofdaandeelhouder in Cambio (autodelen) en heeft nu recent de aandelen van NMBS in Blue-mobility overgenomen. We worden zo met 84 procent van de aandelen de hoofdaandeelhouder van het deelfietsenbedrijf Blue-bike. We blijven met de NMBS samenwerken om voor de reizigers extra deelfietsen te voorzien aan de grote treinstations. We hebben daarnaast de ambitie om extra Blue-bikes te voorzien aan een aantal grote NMBS-stations en nieuwe Blue-bikepunten te installeren aan grote tram- en bushaltes en combipunten. De Lijn gaat hiervoor overleggen met de steden en gemeenten.

“

Met de overname van Blue-bike tonen we dat we een actieve speler willen zijn op vlak van combimobiliteit. Bus of tram is slechts een stuk van de oplossing. Als we de Vlaming uit zijn auto willen krijgen, moeten we inzetten op de volledige keten: te voet, met de fiets, met de tram... Zo kunnen onze reizigers makkelijker groene vervoermiddelen combineren.

”

Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn



MaaS

Naast deze fysieke integratie, spelen we ook een rol in de digitale integratie. Dit is onlosmakelijk met elkaar verbonden. MaaS staat voor 'Mobility as a service' waarbij de reiziger via een digitaal platform toegang krijgt tot duurzame transportdiensten aangeboden door verschillende vervoerbedrijven (zowel openbaar als particulier). De oplossing omvat onder andere real-time multimodale reisinformatie, een betalingssysteem en gecoördineerde transportnetwerken en dienstregelingen. Combi-mobiel reizen wordt comfortabel en toegankelijk. De Lijn wil een actieve MaaS-aanbieder worden en andere initiatieven mee ondersteunen.

Tarief stuurt vraag

Tot slot kan een goed tariefbeleid combimodaal gedrag mee sturen. Binnen een MaaS-platform zorgen we ervoor dat een klant alle mogelijke vervoerbewijzen kan vinden, kopen en bundelen zoals een ritje voor de bus of trein, een deelfiets of een gedeelde auto. Daarnaast willen we met tariefdifferentiatie en -integratie de vervoerstromen mee sturen. De Lijn pleit daarom voor een grotere autonomie op vlak van tariefbeleid. We denken daarbij aan tarieven op basis van locatie, tijdstip of duur van je reis of de gekozen modus. Eenvoud in de tariefstructuur, sociale correcties en integratie over de vervoerregio's & openbaarvervoermaatschappijen heen blijven belangrijke principes.



De Lijn herpositioneert zich in de disruptieve mobiliteitswereld

De Lijn bereidt zich voor op de veranderende mobiliteitswereld. Ze zet in op die diensten die noodzakelijk zijn om openbaar vervoer te laten inspelen op de ingrijpende technologische evoluties zoals digitalisering, elektrificatie en autonome voertuigen.

De Lijn heeft een digitaal transformatietraject opgestart zodat ze een platformspeler kan worden die individuele verplaatsingsstromen kan samenvoegen en optimaliseren.

De Lijn bereidt zich voor om de nieuwe diensten voor het vlootbeheer te kunnen aanleveren die elektrificatie en autonome voertuigen nodig hebben. De vervoermaatschappij zet ook concrete stappen in deze evolutie door proefprojecten op te starten samen met steden of vervoerregio's.



De Lijn gaat volop voor groen

Groene bussen

Ons aankoopbeleid is volop geënt op de vergroening van onze vloot. Zoals opgenomen in onze beheersovereenkomst zal De Lijn vanaf 2019 geen klassieke dieselbussen meer aankopen. Voor de centrumsteden is de doelstelling nog ambitieuzer. Daar willen we tegen 2025 louter elektrisch rijden. Dit kan met elektrische voertuigen of met hybride voertuigen die op elektrische motor draaien in de stadscentra.

Zo houden we rekening met de invoering en uitbreiding van Lage Emissie Zones (LEZ) in diverse Vlaamse steden en ondersteunen we de klimaatplannen van Europa, Vlaanderen en diverse steden en provincies.

We hebben hiervoor heel wat extra investeringen nodig. Om ons voertuigenpark te elektrificeren, vervangen we in de periode 2019-2024 1 202 bussen door deels hybride en maar vooral volledig elektrische bussen. De huidige Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om deze investering waar te maken. De Lijn verwacht dat de volgende Regering dit engagement nakomt.

De verdere investeringen voor de vervanging van de bussen van De Lijn zal in twee grote golven verlopen. We bouwen nog beperkt verder op de gekende technologie van hybride bussen en tegelijk intensiveren we de investeringen in systemen van elektrische bussen. In 2019 zullen we nog 277 bussen vervangen door hybride bussen en vanaf midden 2020 zullen we enkel nog elektrische bussen (inclusief laadinfrastructuur) bestellen.

... en laadinfrastructuur

Schakelen we over op elektrische bussen, hebben we bovendien nood aan strategisch goedgeplaatste laadinfrastructuur. De Lijn rekent op de medewerking van de lokale besturen. Zij zorgen voor de nodige vergunningen en zoeken mee naar goed gelegen locaties. Maar deze synergieën kunnen verder gaan, tot en met de financiering en exploitatie. We bouwen en gebruiken bijvoorbeeld samen de laadinfrastructuur. Op goed gekozen locaties en binnen slim uitgebalancheerde tijdsvensters kunnen ook andere modi laden. We denken bijvoorbeeld aan de stadsvuilkar, laadpalen voor auto's of fietsen.



De Lijn biedt haar reizigers een stipte en comfortabele rit

Om mensen te overtuigen de overstap te maken, moeten we een comfortabele rit aanbieden met bus en tram. Dat betekent dat we moderne, propere en toegankelijke voertuigen inzetten met voldoende capaciteit op die plaatsen waar de vervoervraag groot is. Om maximaal aan de vraag en verwachtingen van onze reizigers en stakeholders tegemoet te komen zetten we meer aanbod, grotere voertuigen en een hogere frequentie in daar waar het vereist is. Dat vergt een zware investering op vlak van infrastructuur en extra exploitatiemiddelen.

Voor de reiziger is een bus of tram die op tijd komt bovendien cruciaal voor een goede ervaring. Omdat de tevredenheid over stiptheid de meest doorslaggevende factor is bij de bepaling van de totale score, drukt de grote ontevredenheid over bussen of trams die te laat komen, de algemene tevredenheid naar beneden. Vandaag rijdt inderdaad minder dan de helft van de bussen en trams op tijd.



Nood aan betere doorstroming

Om de tevredenheid op te krikken, moet er nu dringend werk gemaakt worden van meer doorstroming. Want goede doorstroming geeft winst op verschillende vlakken: het leidt tot een vlotter verloop van de rit, betere werkomstandigheden voor de chauffeur, een groter comfort voor de reiziger en een betere stiptheid. Bovendien wint ook de belastingbetaler erbij, want de middelen van De Lijn worden efficiënter ingezet. Bij een traject met een bus die om de tien minuten rijdt en elke rit twee minuten verliest door slechte doorstroming, hebben we na een uur twaalf minuten vertraging. Of nood aan een extra bus en chauffeur om die cadans om de tien minuten te kunnen volhouden.

“

Goede doorstroming is geen kwestie van veel geld, wel van politieke moed. Je moet de bus voorrang geven op de auto.”

”

Deelnemer stakeholderforum

Het is de ambitie van het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen om prioritair binnen de stedelijke regio's, op de stamlijnen, metrolijnen en het verbindend grootstedelijk vervoer een stiptheidsniveau van 95 procent te halen. Dat vraagt verregaande maatregelen: de inspanning en het engagement van alle wegbeheerders, lokaal en Vlaams, voor meer stipte bussen en trams. Doorstroming, ook op lokale wegen, zal een belangrijke verantwoordelijkheid zijn van de vervoerregio. Het is dan ook noodzakelijk dat de regio hierin voldoende middelen investeert.

De Lijn is ook vragende partij voor het behoud van de Task Force Doorstroming en de werkingsmiddelen waarmee doorstromingsbevorderende ingrepen op gewestwegen worden gefinancierd. Daarnaast vragen we ook een fonds waaruit lokale besturen kunnen putten om doorstroming op lokale wegen te (helpen) realiseren.

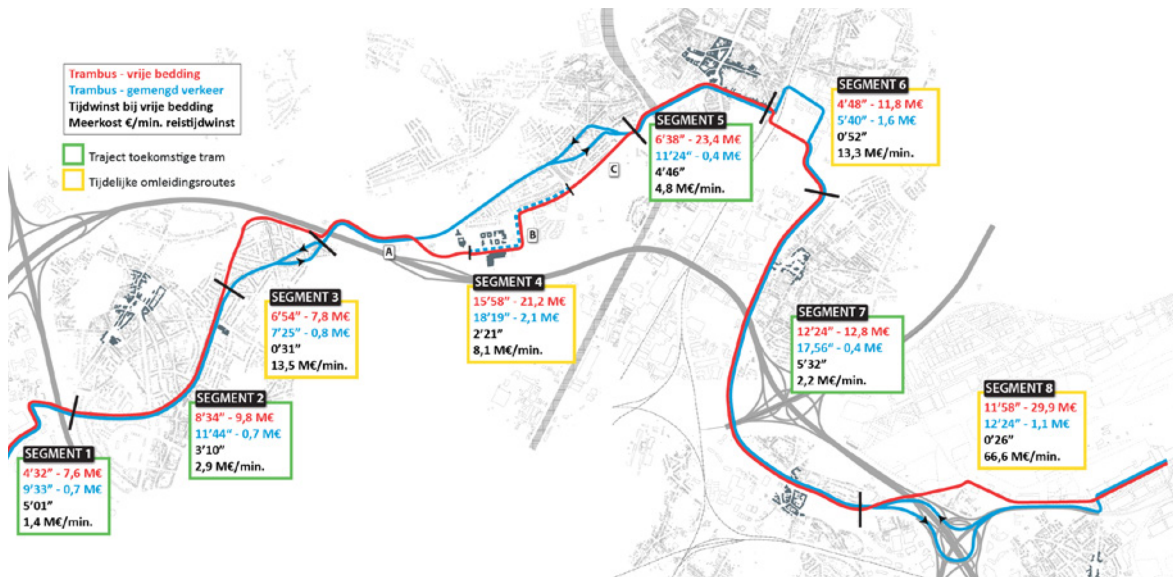
RINGTRAMBUS

Slim investeren in doorstroming



Voor de aanleg van de Ringtrambus werd onderzocht hoe we deze zo vlot mogelijk over het gekozen traject kunnen laten rijden. Per segment werd berekend hoeveel de doorstromingsmaatregel kost en hoeveel tijds winst deze oplevert. Alleen de maatregelen waarbij de winst opweegt ten opzichte van de investering zullen in eerste fase uitgevoerd worden.

Een voorbeeld uit onderstaande figuur: er is in deze fase wél voor gekozen om de Stationsstraat in Vilvoorde aan te pakken. We realiseren daar een reistijdwinst van meer dan 4 minuten 48 seconden voor een prijs van 4,8 miljoen euro. Maar we kiezen er niet voor om een tracé over de CAD-site te bouwen, omdat de reistijdwinst daar slechts 52 seconden bedraagt terwijl de realisatie 13,3 miljoen euro zou kosten.



VALUE CAPTURING

De Lijn pleit voor een beetje Londen in Vlaanderen. Transport for London legt samen met de Mayor of London creativiteit aan de dag als het op het aanboren van financieringsbronnen aankomt. Zo leggen de Londense zakenwereld met onder meer de City of London Corporation, de Canary Wharf Group, Heathrow Airport en Berkeley Homes 600 miljoen pond (680 miljoen euro) op tafel voor Crossrail, een miljardeninvestering in een nieuwe, snelle ondergrondse verbinding.

Transport for London heeft ook de herontwikkeling van Battersea Power Station in het zuidwesten van Londen financieel creatief aangepakt. Voor die herontwikkeling is een uitbreiding van de Northern Line tube voorzien ter waarde van intussen 1,2 miljard pond (1,37 miljard euro). De overheid prefinanciert via een lening of zelfs groene obligaties, maar die worden terugbetaald met de opbrengst van bezettingsvergoedingen voor een nieuwe bedrijvzone plus een meerwaardetaks op projectontwikkeling van nieuwe woningen, kantoren en retail.

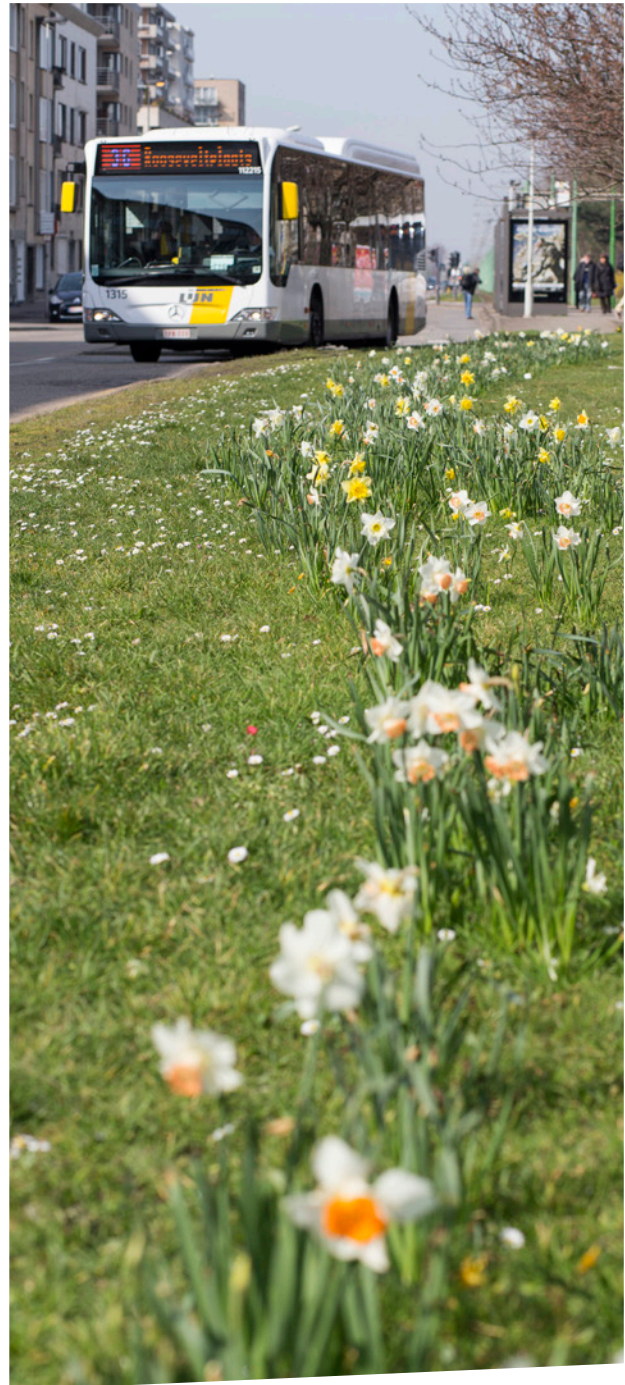


Duurzame modal shift zorgt voor een leefbaar Vlaanderen

De uitdagingen op vlak van mobiliteit voor de volgende legislatuur zijn gigantisch. Al vanaf de start van de nieuwe regeerperiode moet de Vlaamse Regering fundamentele beleidskeuzes maken en de nodige investeringsmiddelen voorzien om een duurzame modal shift te bereiken.

Om van Vlaanderen een duurzame, leefbare regio te maken, is een mix van maatregelen nodig. We moeten een halt toe roepen aan de ruimtelijke spreiding zoals geformuleerd in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het aantal autokilometers moet omlaag én het gebruik van openbaar vervoer en andere duurzame vervoermodi fors omhoog. Er zijn maatregelen nodig die het autogebruik ontraden, zoals de invoering van rekeningrijden voor personenwagens en voor vrachtoertuigen op alle wegen en het minder aantrekkelijk maken van salariswagens. Daarnaast is het zeker even belangrijk om de aantrekkelijkheid van de alternatieven fors te verbeteren.

Willen we de ambitieuze doelstellingen van de Klimaatplannen en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen waar maken, dan moet De Lijn op termijn de helft meer reizigers vervoeren. Met de optimale uitrol van basisbereikbaarheid en herschikking van het aanbod wordt geraamd dat het aantal reizigers binnen hetzelfde werkingsbudget alvast kan toenemen met 6 procent tegen 2030. De beoogde fundamentele modal shift en reizigerstoename van 50 procent kan enkel bereikt worden als het beleid de komende tien jaar consequent verder investeert in bijkomende infrastructuur en er opnieuw bijkomende exploitatiemiddelen worden vrijgemaakt.



BEGRIPPENLIJST

Basisbereikbaarheid

Dit is een geïntegreerd vervoersysteem. Elke vervoerlaag heeft een rol en de lagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

1. Het treinnet is de vervoerlaag bestaande uit het spoorwegennet zoals uitgetekend op basis van de toepasselijke federale regelgeving inzake spoorwegvervoer.
2. Het kernnet is de vervoerlaag complementair aan het treinnet, die kernen met elkaar verbindt, belangrijke centraal gelegen attractiepolen bedient, een aanbod voor de voorstedelijke en de intrastedelijke structurele verplaatsingsnoden voorziet, en een antwoord biedt op een groot volume aan vervoersvragen; tot het kernnet behoren de facto tramlijnen, niet-intrastedelijke stadsbuslijnen en structurende intrastedelijke stadsbuslijnen (groot- en regionaalstedelijke gebieden).
3. Het aanvullend net is de vervoerlaag die enerzijds een aanvoerfunctie heeft naar het kernnet en het treinnet en anderzijds door middel van ontsluitende lijnen complementair is aan het treinnet en het kernnet. Het aanvullend net betreft ook spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich buiten de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden, voor zover er voldoende potentieel is en deze efficiënt kunnen worden ingepland.
4. Het vervoer op maat is de vervoerlaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren en die inspeelt op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omwille van doelgroep, locatie of tijdstip. Het vervoer op maat is complementair en niet concurrentieel ten aanzien van het inclusief treinnet, kernnet en aanvullend net.

Vervoerregioaad

Elke vervoerregio heeft een vervoerregioaad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert. De vervoerregioaad bestaat ten minste uit elke gemeente van de vervoerregio, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Waterweg nv en De Lijn.

Vervoerregiomanager

De vertegenwoordiger van De Lijn in de vervoerregio. Hij of zij volgt het Vlaams beleid inzake mobiliteit en basisbereikbaarheid op met specifieke focus op stakeholdermanagement en de werking van de vervoerregioraden.

Stamlijn

Hoofdlijn waarop een groot aanbod aan collectief vervoer (tram, bus...) wordt voorgesteld en waarop alle andere vervoermiddelen worden gericht.