

## Vanaf 2022 vervoert De Lijn met nieuw net op kruissnelheid 7,2 % meer reizigers

**Mechelen, 7 oktober 2020 – Het nieuwe kernnet en het aanvullend net dat De Lijn in het kader van basisbereikbaarheid uitrolt vanaf 1 januari 2022 zal, eens op kruissnelheid globaal genomen 7,2 % meer reizigers aantrekken. Dat blijkt uit de berekeningen van De Lijn die vandaag aan de raad van bestuur werden toegelicht. De raad kreeg inzage in de reizigerswinst, het aantal kilometers (met reizigers) en de budgetten per vervoerregio.**

De mobiliteitsmarkt in Vlaanderen is in volle beweging. Met de introductie van het decreet 'basisbereikbaarheid' wil de Vlaamse overheid evolueren naar een openbaar vervoer dat beter is afgestemd op de vervoersvraag van de reizigers. Het toekomstige openbaarvervoernet zal vanaf januari 2022 bestaan uit vier lagen: het treinet, het kernnet (bussen en trams tussen grote woonkernen en drukbezochte plaatsen), het aanvullend net dat aantakt op het kernnet (busverbindingen tussen buitenwijken en kleinere steden en gemeenten) aangevuld met vervoer op maat voor personen die geen toegang hebben tot de andere vervoersnetten. Voor dit nieuwe net werd Vlaanderen ingedeeld in [15 vervoerregio's](#), elk met een eigen raad.

### 7 % extra reizigers

In elke vervoerregio wordt tegen eind 2021 een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt, in samenspraak met alle steden en gemeenten, via de vervoerregioraden\*. Voor het luik openbaar vervoer (kernnet en aanvullend net) tekende De Lijn een voorstel uit in 2018. Dat voorstel werd uitgebreid besproken en verder uitgewerkt in de vervoerregioraad. Zo kwamen alle regio's tot gedragen plannen in juni van dit jaar.

Voor die plannen heeft De Lijn deze zomer berekend hoeveel extra reizigers we hiermee bereiken. De winst varieert per regio: globaal 7,2 %, in sommige vervoerregio's 14 % en met een uitschieter in vervoerregio Roeselare 27,2 %.

Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn:

*"Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de vraag: waar we veel reizigers kunnen bereiken, zetten we extra aanbod in. Het afgelopen anderhalf jaar hebben we met alle partners van de vervoerregioraden hard gewerkt aan een plan waarmee we effectief in alle vervoerregio's meer reizigers zullen vervoeren. In het komende jaar vertalen we deze nieuwe netten in concrete trajecten, haltes & dienstregelingen en leggen we doorstromingsmaatregelen vast. Zo kunnen we op 1 januari 2022 een kwaliteitsvol en beter aanbod aanbieden aan onze reizigers."*

Naast de reizigerswinst werd ook berekend hoeveel 'beladen' (= met reizigers) kilometers en personeelsuren er nodig zijn om de nieuwe netten uit te voeren. Vervolgens werd aan de hand van het kostenmodel basisbereikbaarheid, dat goedgekeurd werd door PwC, de kostprijs van de nieuwe netten berekend. Dit model houdt rekening met tal van parameters. De kosten van een gereden kilometer variëren immers naargelang de type-dag, het ingezette voertuig of het tijdstip van de rit. Zo is een rit op zondagavond duurder dan een rit op dinsdag ochtend omdat de personeelskosten in het weekend hoger zijn en is een rit met een tram duurder dan met een bus.

### Nood aan betere doorstroming voor bus en tram

De berekening die vandaag werd voorgesteld aan de raad van bestuur, is een voorlopige berekening. Basisbereikbaarheid moet gerealiseerd worden met de budgetten van vandaag. Nu de ov-plannen klaar zijn, start De Lijn daarom met de vertaalslag naar concrete dienstregelingen en bijhorende personeelsroosters. Pas dan zal er echt zicht zijn op het effectieve aantal benodigde kilometers, personeelsuren en de uiteindelijke kostprijs. In dit proces is het belangrijk om ook de nodige

doorstromingsmaatregelen te bepalen samen met de vervoerregio's en deze mee te nemen in de uitrol van het nieuwe net. Dit proces moet eind juni 2021 afgerond zijn, willen we basisbereikbaarheid in 2022 laten van start gaan.

**Roger Kesteloot, directeur-generaal:**

*“Ik ben ervan overtuigd dat met wat er vandaag op tafel ligt, we de beslissing van de Vlaamse overheid om meer vraaggestuurd te werken, zullen realiseren en dat dankzij de sterke lokale inspraak en de actieve betrokkenheid van alle mobiliteitsactoren. In de komende maanden zullen we binnen de vervoerregioraden betere doorstromingsmaatregelen afspreken zodat we samen méér reizigers kunnen vervoeren met dezelfde middelen. Elke minuut dat een bus mee aanschuift in de file, kost ons nodeloos geld.”*

<b>Bijlagen</b>
-----------------

- Achtergrond basisbereikbaarheid
- Reizigerswinst per regio
- Voorlopige berekening aantal kilometers en kostprijs per regio

**\*Over het decreet basisbereikbaarheid**

Vervoerregio's

Via het decreet op basisbereikbaarheid wil de Vlaamse overheid een vraaggedreven openbaar vervoer mét inspraak van de steden en gemeenten. Het openbaar vervoer is voortaan opgebouwd uit vier lagen. Daartoe werd Vlaanderen in 15 vervoerregio's ingedeeld.

Elke vervoerregio maakt een eigen strategisch vervoerplan (voor openbaar vervoer, fiets, vrachtvervoer, autovervoer) op. Het openbaarvervoerplan met kernnet en aanvullend net maakt hier deel van uit.

Regionaal mobiliteitsplan: hoe komt het tot stand?

In elke vervoerregio wordt tegen eind 2021 een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt. Op korte termijn (tegen eind 2020) wordt voor elke vervoerregio een openbaar vervoerplan uitgetekend dat deel uitmaakt van dit globale plan voor de regio en zal in voege gaan vanaf 2022.

Het openbaar vervoerplan wordt gerealiseerd met de huidige budgetten. Doel is om meer bussen en trams in te zetten op die plaatsen en tijdstippen waarop het echt nodig is. Basisbereikbaarheid volgt de vraag.

In 2018 tekende De Lijn voor elke vervoerregio ontwerpplannen voor het kernnet en het aanvullend net. In 2019 werden ze voorgesteld aan de vervoerregioraden en startte de dialoog. De vervoerregioraden gaven daarop uitgebreid feedback en input. Dankzij onderzoek, analyse en doorgedreven dialoog herwerkte De Lijn vervolgens de ontwerpnetten op basis van die feedback. Zo kwamen er eind juni in alle vervoerregio's plannen die door alle partners in de raad gedragen worden.

Wie is er actief in de vervoerregioraad?

- De betrokken steden en gemeenten
- Mobiliteitspartners zoals Infrabel en NMBS
- Het team MOW met vertegenwoordigers van het departement Mobiliteit & Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Vlaamse Waterweg, Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn.

	<b>Wie beslist?</b>	<b>Wie voert uit?</b>	<b>Wie volgt op en evalueert?</b>
<b>Treinnet</b>	NMBS beslist VVR adviseert	NMBS als interne operator	Departement MOW
<b>Kernnet</b>	De Lijn als interne operator stelt voor en de minister beslist (haltes en reiswegen) VVR adviseert	De Lijn als interne operator	Departement MOW
<b>Aanvullend net</b>	De Lijn als interne operator stelt voor VVR beslist	De Lijn als interne operator	Departement MOW
<b>Vervoer op maat</b>	VVR stelt voor en beslist (aanbod, reisweg en tarieven)	Mobiliteitscentrale (aanbesteding departement MOW) Externe vervoerders (aanbesteding departement MOW)	Departement MOW


\*MOW = Mobiliteit & Openbare Werken

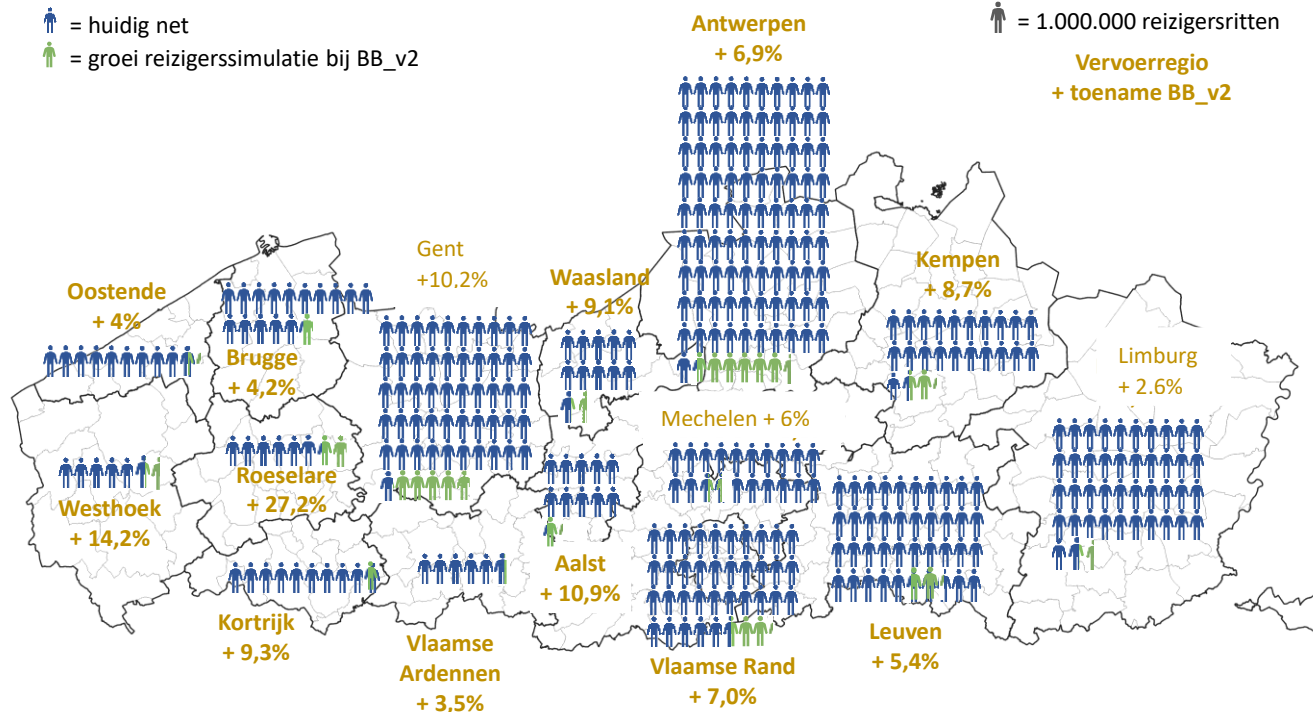
\*VVR = Vervoerregioraad

## Reizigerswinst per regio

 = huidig net

 = groei reizigers simulatie bij BB\_v2

 = 1.000.000 reizigersritten



## Voorlopige budget- en kilometerberekening per regio

VVR	KERNNET			AANVULLEND NET			TOTAAL NET		
	UREN REIZIGER	KM REIZIGER	KOSTPRIJS	UREN REIZIGER	KM REIZIGER	KOSTPRIJS	UREN REIZIGER	KM REIZIGER	KOSTPRIJS
Antwerpen	1 481 403	31 247 456	146 283 495	207 234	5 095 107	23 020 773	<b>1 688 637</b>	<b>36 342 563</b>	<b>169 304 268</b>
Mechelen	95 226	2 614 341	10 903 333	149 040	3 719 084	17 249 056	<b>244 266</b>	<b>6 333 425</b>	<b>28 152 389</b>
Kempen	238 923	8 676 100	30 095 749	110 937	3 479 977	14 871 763	<b>349 859</b>	<b>12 156 077</b>	<b>44 967 513</b>
Aalst	136 704	3 436 563	13 065 053	45 991	1 214 850	4 838 894	<b>182 694</b>	<b>4 651 413</b>	<b>17 903 946</b>
Waasland	134 921	3 886 495	14 740 312	31 118	772 134	3 682 484	<b>166 039</b>	<b>4 658 629</b>	<b>18 422 796</b>
Gent	676 183	14 088 668	68 669 878	181 346	4 586 178	20 710 812	<b>857 529</b>	<b>18 674 846</b>	<b>89 380 691</b>
Vlaamse Ardennen	-	-	-	87 658	2 685 152	10 812 016	<b>87 658</b>	<b>2 685 152</b>	<b>10 812 016</b>
Leuven	476 591	12 088 866	48 034 792	249 117	7 272 269	29 525 364	<b>725 708</b>	<b>19 361 134</b>	<b>77 560 156</b>
Vlaamse Rand	711 163	17 382 721	71 813 932	191 022	4 944 383	21 096 394	<b>902 185</b>	<b>22 327 104</b>	<b>92 910 326</b>
Limburg	496 658	14 568 819	50 088 201	272 618	8 901 683	33 359 340	<b>769 277</b>	<b>23 470 501</b>	<b>83 447 540</b>
Westhoek	49 759	1 760 567	6 130 481	29 877	1 043 071	4 035 864	<b>79 636</b>	<b>2 803 638</b>	<b>10 166 345</b>
Kortrijk	83 330	2 175 719	8 454 543	61 904	1 742 309	7 009 910	<b>145 234</b>	<b>3 918 028</b>	<b>15 464 453</b>
Roeselare	57 739	1 725 238	6 792 400	41 549	1 228 044	5 125 000	<b>99 288</b>	<b>2 953 283</b>	<b>11 917 400</b>
Oostende	171 993	4 698 364	20 067 909	101 494	2 116 546	9 661 597	<b>273 487</b>	<b>6 814 911</b>	<b>29 729 506</b>
Brugge	212 090	5 539 146	21 013 427	70 030	1 862 440	7 113 763	<b>282 120</b>	<b>7 401 586</b>	<b>28 127 190</b>
<b>Totaal</b>	<b>5 022 683</b>	<b>123 889 063</b>	<b>516 153 505</b>	<b>1 830 935</b>	<b>50 663 228</b>	<b>212 115 050</b>	<b>6 853 617</b>	<b>174 552 291</b>	<b>728 266 535</b>