



Groen ontwikkelt spinnenwebmodel voor De Lijn

“De manier waarop De Lijn haar bussen en trams inzet, moet radicaal herdacht worden”, zegt Groen-fractieleider Björn Rzoska. Groen heeft een nieuw model voor De Lijn ontwikkeld, dat zich inspireert op de vervoersregio rond Utrecht. “De logica van De Lijn moet anders. Het zijn niet de mensen die zich moeten aanpassen aan het openbaar vervoer. **Het openbaar vervoer moet zich afstemmen op de mensen**”, zegt Rzoska.

“De Lijn moet zich afstemmen op het vervoer van de toekomst. Het netwerk van De Lijn maakt nu soms bizarre kronkels, een soort spaghetti-netwerk, omdat het probeert om elke bushalte te bedienen, ook als die leeg is. Daardoor zijn vele busverbindingen traag en onaantrekkelijk. Het debat moet gaan over hoe De Lijn zich organiseert om zich zoveel mogelijk af te stemmen op de vragen van de Vlamingen”, zegt Björn Rzoska.

Het plan van Groen voorziet een netwerk in de vorm van een **spinnenweb**:

- Het centrale netwerk is opgebouwd rond enkele stevige assen: de bus- en treinverbindingen tussen steden.
- Het onderliggend net met bussen en trams zorgt voor de verbindende functie op een lager niveau en een doorstromingsfunctie naar de ruggengraat.
- Het onderste niveau, een fijnmazig ontsluitend net, zorgt voor de ontsluiting van die gebieden die niet rechtstreeks via het onderliggende net bediend worden.

Bedoeling is dus dat het meest gepaste vervoersmiddel wordt ingezet op de juiste schaalniveau.

“In het onderste, ontsluitende net worden verschillende **bestaande en nieuwe openbare en collectieve vervoerssystemen bijeengebracht**: zowel het bestaande openbaar vervoer van De Lijn, collectieve systemen zoals taxi, schoolbus, buurtbus, vervoer voor minder mobiele, shuttlebus, als platforms voor auto- en ritdelen: Cambio, Tapazz, Autopia, Bolidés, PickMeUp”, legt Björn Rzoska uit.

Het plan van Groen voorziet ook dat er, bovenop de bestaande informatie, een centraal callcenter komt dat meer oplossingen biedt voor vervoersvragen uit de landelijke gebieden dan de huidige belbus. Zo een callcenter bestaat in de vervoersregio Utrecht. Wie zich wil verplaatsen met het openbaar vervoer, surft naar de website of belt naar het **callcenter**, en die centrale regisseur geeft dan een antwoord. Binnen het uur moet de gebruiker aan de deur opgehaald kunnen worden. Dat antwoord kan een carsharing, een bus of zelfs een taxi zijn.

“Er zijn veel nieuwe creatieve ideeën op het terrein. Het openbaar vervoer in Vlaanderen moet daar op inspelen. Nieuwe maatschappelijke en technologische evoluties, zoals de deeleconomie, creëren kansen om het openbaar vervoerssysteem te verbreden. Er is nood aan een geïntegreerde visie. Vervoer binnen het uur is een hele vooruitgang ten opzichte van de huidige belbussen die men 48 uur op voorhand moet reserveren”, legt Rzoska uit.

Ook het online platform Meermobiel.be van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) functioneert nu op deze manier en kan als inspiratie dienen. MAV zet alle bestaande vervoertypes aanvullend op elkaar in, door een gerichte doorverwijzing aan de meest geschikte vervoeraanbieder.

Het nieuwe concept van Groen voor het openbaar vervoer heeft heel wat voordelen:

1. Spinnenweb is leesbaarder

Door een hiërarchie in het openbaar vervoer te brengen wordt het leesbaarder voor de gebruikers. Het netwerk van De Lijn, dat nu ontworpen is volgens de principes van basismobiliteit, combineert verbindende en ontsluitende functies in dezelfde lijnen. Dit maakt vele busverbindingen traag en onaantrekkelijk. Een spinnenweb is makkelijker leesbaar en vergelijkbaar met metronetwerken van grote steden.

2. Vraag-gestuurd

Hoe lager in de hiërarchie, hoe meer het openbaar vervoer vraag-gestuurd zal functioneren. In het ontsluitende net zal het openbaar en collectief vervoer samensmelten:

- Het bestaande openbaar vervoer van De Lijn
- Collectieve systemen zoals taxi, schoolbus, buurtbus, vervoer voor minder mobiele en shuttlebus
- Platforms voor auto- en ritdelen: Cambio, Tapazz, Autopia, Bolides, PickMeUp en andere.

Voor deze aanvullende vervoersvormen kunnen dus ook andere operatoren instaan dan De Lijn. Dit kan gaan om publieke operatoren (gemeenten, stads- en streekgewesten) of privé-operatoren. Om te vermijden dat De Lijn zich terugtrekt uit opdrachten die haar eigenlijk toekomen, zal dit gedetailleerd in de beheersovereenkomst met De Lijn worden opgenomen.

3. Nederlandse vervoersregio's als inspiratiebron

“Zoals in Nederland vindt Groen de regio het ideale schaalniveau om het lokale, Vlaamse en federale niveau op elkaar af te stemmen”, zegt Björn Rzoska. De lokale besturen, de vervoersaanbieders en De Lijn moeten samen zitten en een aanbod op maat van elke regio uittekenen. Zo krijgen de lokale besturen een veel dichtere impact op het aanbod van openbaar vervoer.

4. Antwoord binnen het uur

In landelijke gebieden waar vervoer van de deur wordt georganiseerd, zal de gebruiker binnen de vervoersmogelijkheden die beantwoorden aan zijn vraag aangeboden krijgen door het centraal platform. Binnen het uur moet de gebruiker aan de deur opgehaald kunnen worden. Dat gebeurt nu in de vervoersregio Utrecht.

5. Tarief- en ticketintegratie

Binnen de verschillende openbare en collectieve vervoersmodi en bepaalde deelsystemen zal er een tarief- en ticketintegratie zijn. De tarievenstructuur wordt duidelijk gecommuniceerd zodat de gebruiker op voorhand perfect zicht heeft op de kost van zijn traject. De tarieven zijn uniform voor heel Vlaanderen.

Voor de dienstverlening die het vervoer op maat (deur tot halte) biedt, wordt een beperkt forfait aangerekend. De openbaar vervoersoptie moet steeds goedkoper zijn dan vervoer met de eigen wagen. Voor bepaalde doelgroepen worden sociale correcties voorzien. Het vaste abonnement zoals we het vandaag kennen, zal plaats maken voor een minder rigide tussenvorm tussen abonnement en betaling per rit.

Vanuit kostprijs en duurzaamheid blijft het de bedoeling om ritten zo veel mogelijk te groeperen. Dit kan op verschillende manieren 1:

- Groeperen door 'slimme' mobiliteitscentrales: door een grote kennis van allerhande verplaatsingsdata is het platform in staat om verschillende verplaatsingsvragen op een duurzame manier te combineren (vb. FlexTur in Denemarken: doelgroepverplaatsingen worden achtereenvolgens ingepland om verliestijden te minimaliseren)
- Groeperen aan haltes
- Groeperen op vaste vertrektijden (vb. Collecto in Brussel: collectieve taxi met vaste vertrektijden)

6. Een sterke regisseur

Groen voorziet een sterke en neutrale regisseur in haar nieuwe systeem. Parallellen met andere beleidsdomeinen geven aan dat een scheiding van beide overheidsrollen (operator en regisseur) het beste is.

Daarom is Groen voorstander om de rol van regisseur door de overheid, maar niet door De Lijn zelf, te laten vervullen. De Lijn is een belangrijke werkgever waar veel expertise aanwezig is die ook nodig is voor de opstart van een nieuw openbaar vervoerssysteem. Daarom lijkt het aangewezen om De Lijn als operator af te splitsen van de regiefuncties en deze laatste onder te brengen in het neutraal overheidsorgaan dat de regie zal opnemen.

7. Financieel kader

Groen kiest voor een optimalisering van het openbaar vervoer maar vertrekt hierbij uitdrukkelijk niet vanuit een besparingslogica. Efficiëntiewinsten die te halen zijn uit de afschaffing van de basismobiliteit (zigzaggende buslijnen), de invoering van een hiërarchisch netwerk en verbetering van de doorstroming worden ingezet om een meer bussen te voorzien op de ruggengraat en het onderliggende net en voor een optimale organisatie van het ontsluitende net. Buitenlandse voorbeelden leren ons dat het ontsluitende net niet goedkoper kan georganiseerd worden dan het huidige belbussensysteem.²

8. Investerings

¹ Timenco, Studie basisbereikbaarheid, eindrapport (maart 2015)

² Ter vergelijking: Deense FlexTur: 20 euro per reiziger, Nederlandse Regiotaxi: 23 euro per reiziger. Belbus: 20 euro per reiziger.

Groen kiest tenslotte voor een ambitieus investeringsbeleid voor het openbaar vervoer. Groen heeft in het kader van haar alternatieve Zuurstofbegroting voorzien om deze legislatuur 600 miljoen euro te investeren in extra aanbod van De Lijn.

Ook bijkomende investeringen in fietsinfrastructuur zijn erg belangrijk in het kader van de co-modaliteit. Voor de uitbouw van een robuuste fietsinfrastructuur en de aanpak van zwarte punten verkeersonveiligheid voorziet Groen in haar Zuurstofbegroting 200 miljoen extra middelen voor de hele legislatuur.

Besluit

De doelstelling van de Vlaamse Regering is om 40 % van het woon- werkverkeer duurzaam te laten verlopen tegen 2020 (Pact 2020). In het nieuwe parlementaire jaar komen er 5 belangrijke momenten:

- De Vlaamse regering werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- De Vlaamse regering werkt aan een mobiliteitsplan Vlaanderen
- De beheersovereenkomst van De Lijn wordt dit jaar herzien
- Het debat over de bedrijfswagens (en mobiliteitsbudget) en de slimme kilometerheffing voor personenwagens leeft
- Federaal wordt de beheersovereenkomst van de NMBS dit jaar herzien

Groen vraagt dat de regeringen en parlementen deze processen niet afzonderlijk van elkaar doorlopen, maar dat de Vlaamse regering en het Vlaams parlement deze sterk aan elkaar koppelen.

“Tot dusver beperkte het beleid van de regering-Bourgeois voor De Lijn zich tot tariefverhogingen. Dat moet anders. Het debat over het nieuwe beheerscontract voor De Lijn komt eraan. De Vlaamse regering moet dat debat open en transparant voeren. Met het nieuwe concept wil Groen dan ook het debat openen, zodat elke Vlaming zijn inbreng kan doen”, besluit Björn Rzoska.