



Tijd voor versnelling

Memorandum De Lijn

2024-2029



Beweeg mee naar minder CO₂



Dit zijn wij

We hebben een passie voor mensen, milieu en mobiliteit.

Met 8 000 medewerkers bij De Lijn en nog eens **2 500 medewerkers** bij de exploitanten staan we dagelijks in de bres om onze bijdrage te leveren in de uitvoering van het openbaar vervoer.

Onze missie: duurzame en aantrekkelijke mobiliteit voor iedereen.

Ons plan: werken aan een slimmere mobiliteit en een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid en een positieve impact hebben op de klimaatverandering.

Al meer dan 30 jaar bewegen we met onze bussen en trams duurzaam door Vlaanderen. Dat doen we in heel Vlaanderen, als één organisatie, op een uniforme wijze. Het geeft ons de mogelijkheid om eenvoudig en flexibel schakelen over alle vervoerregio's heen. Dat betekent: betere vervoeroplossingen leveren, afgestemd op de noden van elke stad en elke gemeente.

Elk jaar rijden we met meer dan 3 400 bussen en 400 trams ruim 200 miljoen duurzame kilometers. Zijn deze kilometers emissievrij? Dan zijn ze pas echt het duurzaamste alternatief.

Elk jaar maken 3,5 miljoen mensen één of meerdere keren gebruik van onze diensten: we brengen hen naar hun school, hun werk, hun afspraak, hun ontspanning.

De Lijn anno 2030

We bezorgen de reizigers elke dag, op elk moment een perfecte reiservaring. Onze ritten rijden we steeds zoals beloofd, met een stiptheid van meer dan 90 %. Onze bussen en trams zijn aangenaam en comfortabel.

Duurzaam? Ja natuurlijk, want we namen al afscheid van de laatste dieselbus in 2030.

Reizigers kunnen zonder zorgen naadloos schakelen tussen trein, tram, bus of deelsystemen. Perfecte reisbegeleiding en een open ticketingsysteem garanderen een volledige ontzorging.

Door de goede doorstroming in onze steden en een vlotte overstap aan P+R's zijn vele wijken intussen autoluw. Meer groen, meer ontharding en meer ruimte verhogen de leefbaarheid, ook op warme dagen.

Buiten de kernen wordt de auto ook vaker thuis gelaten. In de streek blijft een vlotte bereikbaarheid gegarandeerd via flexibel vervoer op maat dat naadloos inklinkt in het net. Door een meer doordachte inplanting van nieuwe attractiepolen en functionele mobiliteitsknooppunten gebeuren vele verplaatsingen duurzaam. Hoogfrequente lijnen of de trein zorgen voor een eenvoudige ontsluiting naar de steden.

In een aantal steden rijden we intussen ook met autonome roboshuttles 24 op 24, 7 op 7. Dat verhoogt onze flexibiliteit en dienstverlening voor de reiziger. Kortom: we realiseren de modal shift.

We willen het toch allemaal... de modal shift

Waarom?

Omdat duurzame mobiliteit voor minder uitstoot, minder ruimtebeslag en minder gebruik van grondstoffen zorgt. En dat heeft een positieve impact op leefbaarheid, luchtkwaliteit, milieu en klimaat. De keuze voor duurzame mobiliteit zou een evidentie moeten zijn.

En een performant openbaar vervoer is daartoe een deel van de oplossing.

En toch...

Terwijl het aantal afgelegde autokilometers in ons land stijgt, zien we dit niet terug in het openbaar vervoer. 2023 was het zwaarste filejaar.

Het aandeel van openbaar vervoer in de verplaatsingen blijft beperkt ondanks de grote maatschappelijke meerwaarde. Mensen kiezen zelf hoe ze zich verplaatsen. Het gemak en het comfort van de wagen aan de kant laten voor een andere modus vraagt een mental shift.

Het is nu 5 voor 12 om in actie te schieten. Een sterk openbaar vervoer is nodig om nieuwe reizigers aan te trekken.

Dit zijn de hefboomen

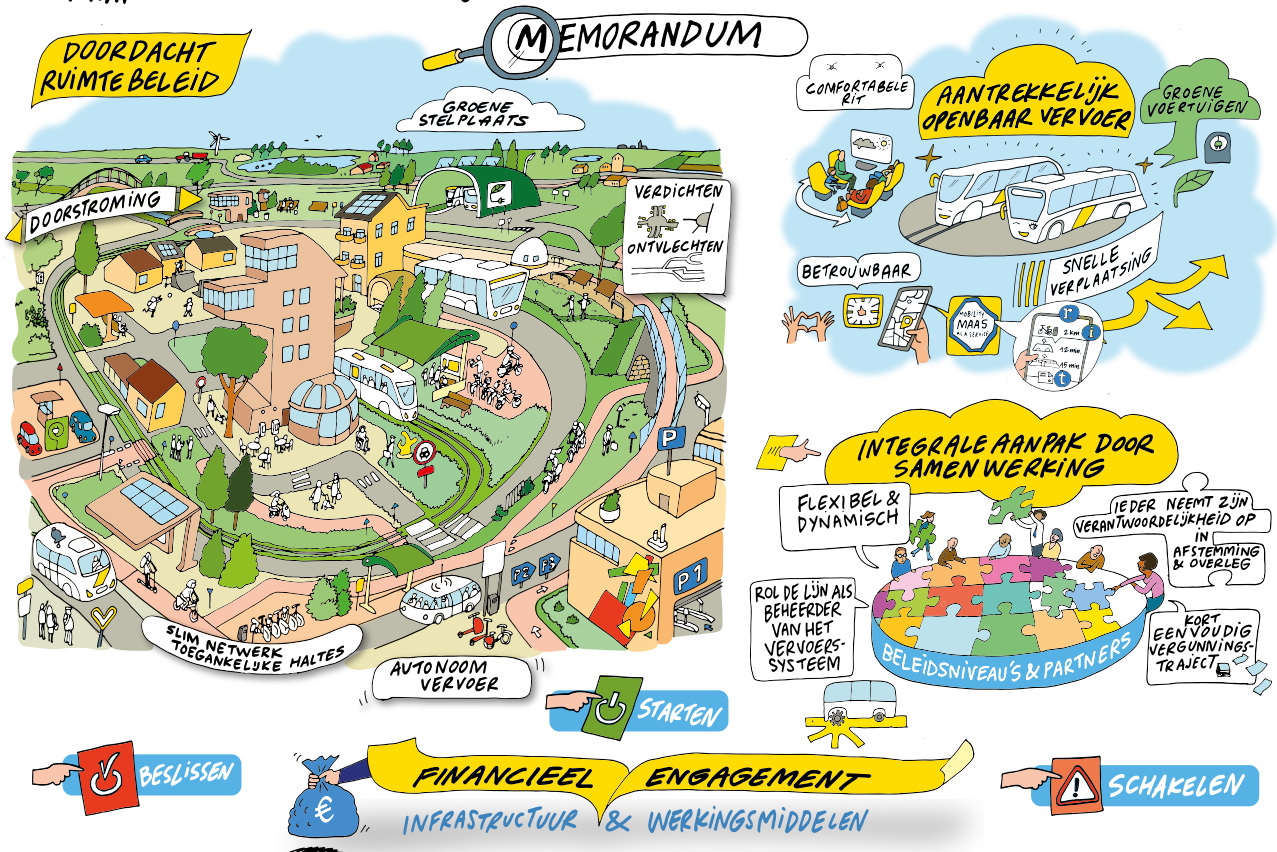
Reiziger centraal

Ruimte en mobiliteit

Samenwerking tussen partners

Sterk financieel engagement

NAAR EEN VERSNELLING & UITBREIDING VAN DUURZAME MOBILITEIT IN VLAANDEREN



1

Reiziger centraal

Hoe komen we tot die modal shift?

Om tot die modal shift te komen, moet openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief zijn voor iedereen en dat betekent:

- ✓ betrouwbaar
- ✓ vraagvolgend en kwaliteitsvol
- ✓ inclusief
- ✓ groen

Betrouwbaar

Om openbaar vervoer betrouwbaar te maken moet er – letterlijk – meer ruimte gecreëerd worden voor bussen en trams. Die mogen niet vaststaan in het verkeer.

Structurele doorstromingsmaatregelen verhogen de commerciële snelheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

Gerichte doorstromingsmaatregelen zoals verkeersbeïnvloeding of afzonderlijke bus- en trambanen zijn hiervan een voorbeeld. Zo krijgen reizigers een stipter, sneller openbaar vervoer als een volwaardig alternatief voor de privéwagen.

Grote projecten voor uitbreidingen van de capaciteit van het tramverkeer in verstedelijkte omgevingen zijn belangrijk om het aanbod van het openbaar vervoer te verhogen.

Maar grote projecten vragen veel middelen en veel tijd. Waarom hierop wachten?



Er zijn vandaag al tal van quick wins om sneller en kostenbewust de efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen. Daarom ijveren we er ook voor om **samen met de wegbeheerders in te zetten op slimme maatregelen die op korte termijn doorgevoerd kunnen worden** en slechts beperkte financiële middelen vergen:

- ✓ uitstulpende haltes in de bebouwde kom
- ✓ meer ruimte door het wegnemen van parkeerplaatsen
- ✓ het autoverkeer beperken ten voordele van openbaar vervoer en fietsers
- ✓ ...

Vraagvolgend en kwaliteitsvol

Aantrekkelijk openbaar vervoer biedt **een vraagvolgend en kwaliteitsvol aanbod**. Wat betekent dat concreet?

Dat we **oplossingen op maat uittekenen voor steden en gemeenten** met oog voor een optimaal evenwicht tussen inclusie en efficiëntie.

We zorgen voor voldoende frequentie, amplitude en capaciteit van het aanbod zodat er een passende oplossing is voor zowel de occasionele gebruiker als voor onze trouwe reizigers. Een goedgekeurd aanbods-kader, zoals in het ODC werd voorzien, geeft ons de tools om dat te doen.

Om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden, hebben we een stabiel productieapparaat nodig: voldoende personeel, up-to-date voertuigen en infrastructuur.

Het uitblijven van de nodige investeringsmiddelen voor een gezond life cycle management creëerde **een onderhouds- en investeringsachterstand** die zich duidelijk laat voelen in afgeschafte ritten en verlaagde commerciële snelheid. Het terug op punt stellen van de vloot en de infrastructuur is een basisvoorwaarde.

Op de verhitte arbeidsmarkt wordt het steeds moeilijker om chauffeurs en technici te vinden. Beiden zijn al verschillende jaren een knelpuntberoep. We zien dezelfde problematiek bij onze exploitanten en in het buitenland. **Werken met chauffeurs in flexi-job-statuut** zou ook voor De Lijn soelaas kunnen bieden. Op piekmomenten, vooral in de ochtend- en avondspits wanneer er meer chauffeurs nodig zijn, kan dit een flexibele oplossing zijn. Uiteraard respecteren we daarbij strikte voorwaarden op het vlak van globale rijtijden.

Inclusief

We bieden een gepast aanbod in stad en streek.

Samen met de voervoerregio's en de lokale besturen werken we een vraagvolgend aanbod uit. Waar de vraag groot is, zijn er frequente verbindingen met een hoge capaciteit. Waar de vraag klein is, is er performant vervoer op maat, zodat een vlotte bereikbaarheid gegarandeerd blijft.

Inclusief openbaar vervoer? Dat betekent ook dat het gebruik ervan voldoende laagdrempelig moet zijn. **Reizigers willen met één klik hun route over de verschillende modi heen kunnen vinden, plannen, betalen** en altijd en overal de nodige reisbegeleiding

krijgen. Met Open Mobility as a Service systemen (kortweg MaaS) kunnen we combimodale reisplanning, begeleiding en tickets aanbieden – voor verschillende private en publieke operatoren. Laat hiertoe de Hoppin-centrale evolueren naar een Maasintegratie niveau 4 als een open systeem.

Alleen als het gebruik voldoende laagdrempelig is, kunnen we meer mensen stimuleren om duurzame modi te gebruiken. Ook wie minder digitaal geletterd is, vindt bij ons makkelijk zijn weg.

Maar dan nog: echt effectief worden deze systemen **pas als de vier openbaarvervoermaatschappijen en andere mobiliteitspartners nauw samenwerken**. Hoe? Door de interconnectiviteit te verbeteren op vlak van netwerklogica, data-uitwisseling en tarifiering. De huidige werking binnen de Belgian Mobility Company kan hier een katalysator zijn. Door een gezamenlijke aanpak:

- ✓ vermijden we parallelle investerings- en exploitatiekosten.
- ✓ verhoogt het gebruiksgemak voor de reiziger.
- ✓ verlaagt de drempel om met eenzelfde vervoerbewijs te reizen over de verschillende modi heen.

Onze bussen én al onze trams worden toegankelijk. Maar de grootste uitdaging voor de komende jaren? Dat is het **verder en sneller toegankelijk maken van de haltes**. Haltes en knooppunten vormen de eerste contactpunten van reizigers. Vandaag is maar 6 % van alle haltes volledig toegankelijk.

De Vlaamse overheid stelt 50 % voorop tegen 2030. Maar in het huidige tempo is dit percentage zowel onvoldoende ambitieus als ook onrealistisch. Een hoger ambitieniveau is noodzakelijk.

Daarom onze vraag aan de Vlaamse Regering: **verhoog het ambitieniveau en stimuleer de lokale en Vlaamse wegbeheerders meer om werk te maken van de aanleg van toegankelijke haltes**. Hoe? Door een meer evenwichtige subsidieregeling en een vereenvoudigd administratief proces.

Groen

Onze vloot vernieuwen en vergroenen? Dat vraagt om een inhaalbeweging. En die hebben we intussen ingezet. We verduurzamen ook de bijhorende stelplaatsen en onderhoudscentra en brengen die opnieuw op niveau.

De Vlaamse Regering stelde voorop om tegen 2035 enkel nog met emissievrije voertuigen te rijden.

Deze overgang vraagt om de nodige ruimte, vlotte procedures, extra financiële middelen en voldoende, betrouwbare groene energiebronnen.

Stelplaatsen op strategische locaties, dicht bij kernen vormen een essentieel onderdeel van een efficiënte dienstverlening. De nodige ruimte voorzien voor dergelijke sites, bijvoorbeeld vastgelegd in de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen, zou een evidentie moeten zijn.

Uitgerust met duurzame energie-infrastructuur bieden onze stelplaatsen opportuniteiten als energieclusters – zowel voor bedrijven als voor woongebieden in de buurt.

De stelplaatsen moeten bovendien uitgerust worden met de nodige laadinfrastructuur en voldoende laadvermogen. Daar zijn vergunningen voor nodig. De procedures zijn complex en de doorlooptijd is lang. Wil men de vergroening versnellen bij De Lijn én bij onze exploitanten, zijn er **vereenvoudigde en vlottere vergunningstrajecten** nodig.

De elektrificatie van onze vloot zorgt voor een zware belasting voor het energienetwerk. Een **gegarandeerde toelevering van groene energie** is dan ook een absolute noodzaak om tot een effectieve CO₂-reductie te komen.

De bijkomende eisen met betrekking tot lage-emissiezones vragen een versnelling ten opzichte van het initiële plan. Komt die versnelling er niet, dan zullen we grote boetebedragen moeten betalen. En dat willen we kost wat kost vermijden. Deze versnelling vraagt extra middelen voor:

- ✓ de aankoop van 'groene' voertuigen
- ✓ de aanpassing en bouw van stelplaatsen
- ✓ een voldoende sterk energienetwerk
- ✓ ...

Om sneller te kunnen handelen zijn er dan ook bijkomende inspanningen en financiële middelen nodig.

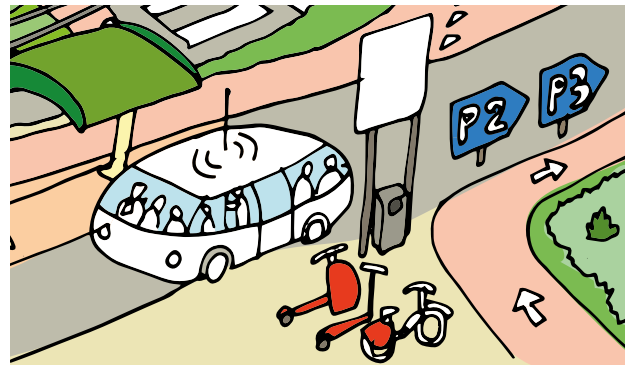
Daarom:

- Stel de **basis terug op orde voor voertuigen en infrastructuur**. Dit is een absolute voorwaarde om de kwaliteit van de dienstverlening terug naar een betrouwbaar en kwaliteitsvol niveau te brengen.
- **Voorzie de nodige financiële middelen** om het **vergroeningsprogramma** versneld in te voeren met het oog op de verstrengde LEZ-normen.
- **Investeer in goede doorstroming**. Stimuleer het Agentschap Wegen en Verkeer, maar ook steden en gemeenten om knelpunten op welgekozen corridors en grote assen structureel aan te pakken.
- **Verhoog het ambitieniveau** en stimuleer de lokale en Vlaamse wegbeheerders om werk te maken van **de aanleg van toegankelijke haltes**. Voorzie een meer evenwichtige subsidieregeling en een vereenvoudigd administratief proces.
- Leg een **kader** op Vlaams niveau vast waarbij bepaalde percentages worden vastgelegd in de **ruimtelijke uitvoeringsplannen voor infrastructuur voor openbaar vervoer**.
- Maak **vlottere, vereenvoudigde vergunningstrajecten** mogelijk, zowel voor de bouw van stelplaatsen en andere infrastructuur als voor de installatie van laadinfrastructuur.
- Garandeer de **beschikbaarheid van een voldoende sterk energienetwerk** en bevoorrading van groene energie.
- Zet in op **laagdrempelige en multimodale open ticketing- en informatiesystemen**.
- Breid het **statuut van flexi-jobs** uit naar het stads- en streekvervoer. Zo kan De Lijn, onder bepaalde voorwaarden, chauffeurs inzetten op piekmomenten.

Samen klaar voor de toekomst?

We willen ook klaar zijn voor de komst van autonome bussen en roboshuttles. Het is een van de technologische evoluties die nu meteen voorbereiding vergt. De huidige regelgeving maakt het mogelijk om te experimenteren, maar in de nabije toekomst zal de technologie klaar zijn om op grotere schaal in te zetten.

Daarom is het belangrijk dat de volgende Vlaamse Regering werk maakt van een duidelijk regelgevend kader en van de rolbepaling – in dialoog met De Lijn. Dat kader is broodnodig. Zonder regels zal autonoom vervoer de congestie nog verder laten stijgen, want autonoom rijden doet het ongemak van de file teniet. Ook financiële ondersteuning voor het opzet van ambitieuze pilootprojecten zal noodzakelijk zijn.



Modal shift realiseren met honing en azijn

De auto wordt nog te vaak gebruikt voor verplaatsingen die perfect met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer kunnen. Als we mensen willen overtuigen om de overstap te maken van de privéauto naar een duurzaam alternatief, dan moet er gewerkt worden op verschillende fronten en op verschillende beleidsniveaus.

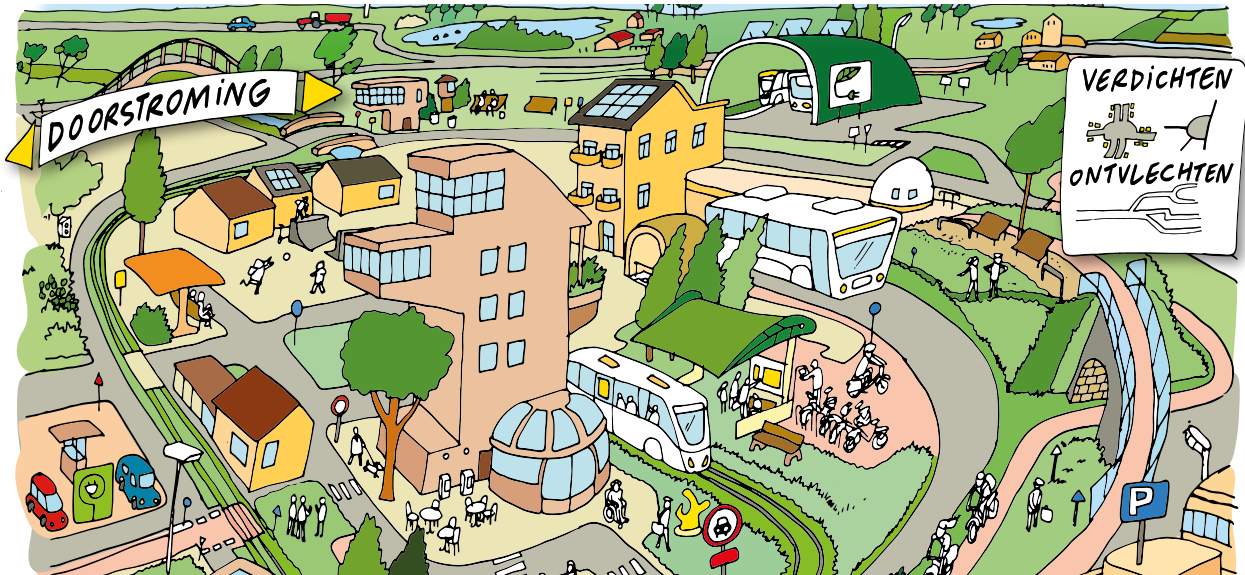
Er zijn maatregelen nodig om gedrag te belonen of te ontmoedigen.

- **Zelf zetten we in op aantrekkelijk, betrouwbaar en vlot openbaar vervoer:** reizigers kunnen rekenen op goede en frequente verbindingen, die stipt worden gereden met comfortabele voertuigen.
- **Het openbaar vervoer moet aangevuld worden met een ruim aanbod aan kwaliteitsvolle en duurzame combimobiliteit:** deelfietsen, deelsteps, deelauto's, ... Zo spelen we zo goed mogelijk in op de noden en vragen van reizigers. Duurzame mobiliteit is op die manier niet meer weg te denken uit het straatbeeld: het wordt een evidente keuze. Da's de 'honing' in de aanpak.
- **Het vleugje 'azijn'?** Da's het **ontmoedigen van het 'automatische' gebruik van de particuliere auto.** Dat kan door een mix van maatregelen: rekeningrijden voor personenwagens, salariswagens enkel aanbieden binnen het pakket van het mobiliteitsbudget, stadscentra autovrij of autoluw maken (met uitgebreide parkeermogelijkheden aan de rand), ... Niet alleen de verschillende overheden, maar ook de werkgevers spelen hierin een rol: zij kunnen ervoor kiezen om maximaal duurzame modi te stimuleren voor het woon-werkvervoer.



2

Modal shift: ruimte en mobiliteit hand in hand



Mobiliteit is geen eiland, maar onlosmakelijk verweven met ruimtelijke ordening, milieu, economie, veiligheid, ... Mobiliteit creëert verbindingen. Duurzame mobiliteit vraagt daarom een integrale aanpak waarbij verschillende beleidsniveaus samen tot een plan en een sturend kader komen om de modal shift te realiseren.

Mobiliteit en het beleid op vlak van ruimtelijke ordening moeten nauwer op elkaar afgestemd worden.

Iedereen is het erover eens dat er een sterke relatie is tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Inzetten op een gezamenlijke aanpak is essentieel in de realisatie van een duurzame leefomgeving. Toch laat een doeltreffende, toekomstgerichte aanpak op zich wachten.

- ✓ Nog te vaak wordt er bij nieuwe ontwikkelingen pas in laatste instantie nagedacht over duurzame bereikbaarheid te voet, met de fiets of aantrekkelijk openbaar vervoer.
- ✓ Het ruimtebeslag van de auto in onze steden ten opzichte van duurzame modi blijft hoog.
- ✓ Verspreide bebouwing is een gegeven in Vlaanderen. Wat van nature leidt tot een grotere mobiliteitsvraag en een modal split in het voordeel van de auto. De realisatie van snelle verbindingen vanuit functionele multimodale knooppunten is noodzakelijk.

Bovendien zitten we vandaag op een schakelmoment: de dure opstap naar een elektrische auto doet mensen nadenken over hoe ze zich willen verplaatsen. Er zijn duurzame alternatieven. Maar hoe zorgen we ervoor dat deze een valabele optie zijn voor de auto?

Willen we de modal shift echt realiseren, dan is een andere aanpak noodzakelijk.

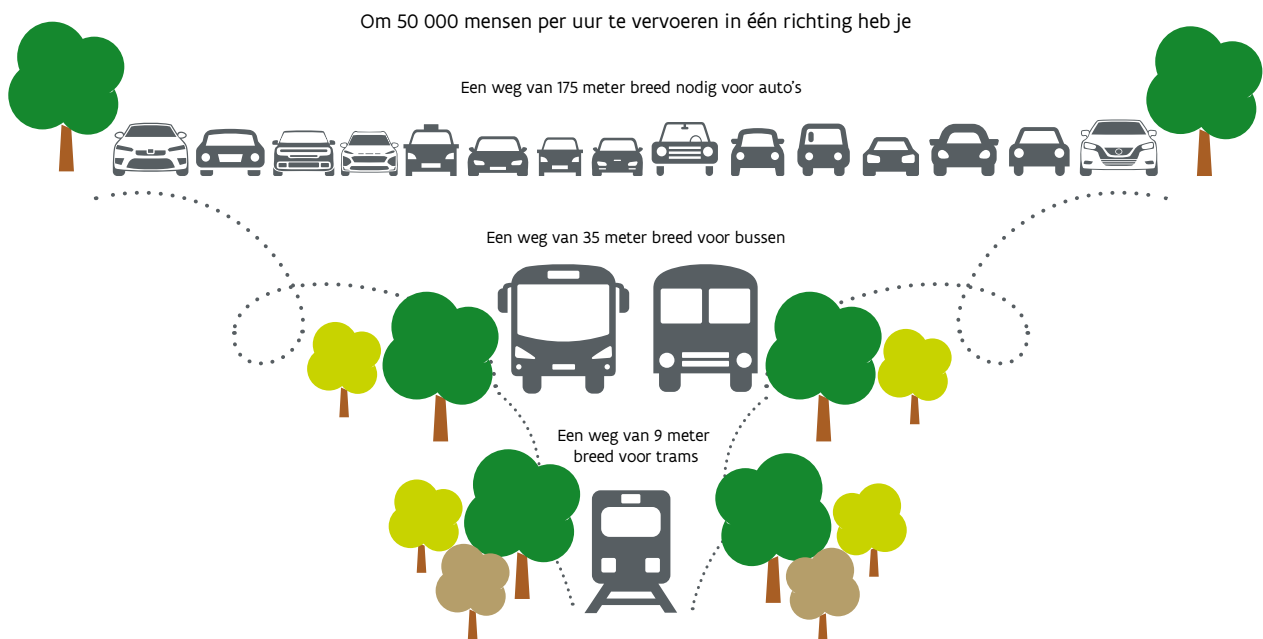
Door beter te bundelen of te verdichten maken we minder (overbodige) verplaatsingen. En zorgen we voor een efficiëntere inzet van de middelen voor openbaar vervoer.

De klimaatimpact laat zich overal voelen, maar zeker in onze steden: de hoge graad van verharding heeft een onmiddellijke impact op de temperatuur en het aantal hittedagen. We moeten daarom slim en doordacht omgaan met de beschikbare ruimte.

Inzetten op autoluwe centra met meer ruimte voor **fietzers, voetgangers en reizigers van het openbaar vervoer** creëert een positief effect op de verkeersveiligheid én op de leefbaarheid van de kernen.

Als we mensen meer efficiënt en effectief willen vervoeren is het belangrijk te investeren in openbaar vervoer. Op het vlak van ruimtebeslag wint het openbaar vervoer immers ruim van de wagen. Om een gelijke capaciteit te vervoeren vraagt een bus vijf keer en een tram twintig keer minder ruimte.

En mensen die met de auto komen? Zij parkeren maximaal aan de rand van de kernen. Vlaanderen staat daar niet alleen: over heel de wereld hanteren steden en regio's deze aanpak.



Daarom:

- **Stimuleer** steden en gemeenten om **letterlijk meer ruimte** te maken **voor duurzame verplaatsingen**. Zo geraken mensen eenvoudig tot in het hart van steden en gemeenten en vormt dit mee de basis voor een sociale klimaattransitie.
- **Stimuleer** bij transformaties van bestaande kernen de **ontwikkeling van werkgelegenheid, dienstverlening, recreatie, voorzieningen,... op wandel- of fietsafstand en bij knooppunten van openbaar vervoer**. Dat zijn logische plekken om zulke ontwikkelingen uit te bouwen – en met een aangepast mobiliteitsaanbod duurzame verplaatsingen mogelijk te maken.
- Waak erover dat **bereikbaarheid van bij het begin meegenomen en budgettair voorzien wordt in de ontwerpfase van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen** voor woongebieden, industrieterreinen, onderwijszones, belangrijke infrastructuurwerken,...
- Creëer **autoluwe centra** waar fietsers, voetgangers en openbaar vervoer veilige, vlotte doorgang hebben. Bouw randparkings voor auto's aan de rand van de kernen.
- Faciliteer de modal shift door in te zetten op de **versnelde realisatie van functionele, multimodale knooppunten** (Hoppin). Logische knooppunten met voldoende faciliteiten zoals fietsenstalling, bagagekluisen, deelsystemen, alles geïntegreerd in een performant openbaar vervoernetwerk, verlagen de drempel naar een duurzame verplaatsing.

3

Samenwerking met partners: samen sneller schakelen

Meer dan ooit is onze samenleving in beweging: energie, digitalisering en automatisering staan op een kantelpunt. De snelle opeenvolging van maatschappelijke en technologische veranderingen leidt tot complexe, vaak onvoorspelbare uitdagingen. Die uitdagingen moeten we flexibel en veerkrachtig aanpakken.

Samen op zoek naar totaaloplossingen

De maatschappij evolueert snel – en dat moet mobiliteit dus ook doen. Er is daarom nood aan **een beleid dat voldoende vrijheid biedt om toekomstgericht en daadkrachtig aan de slag te gaan**. Alleen als we intens samenwerken met de verschillende partners, zullen we de modal shift kunnen realiseren.

Vanuit onze rol en onze kennis van het vervoersysteem geven we advies en werken – in co-creatie met alle betrokkenen – totaaloplossingen uit op het vlak van toekomstbestendig openbaar vervoer en combimobiliteit

- ✓ In overleg met **de NMBS, TEC en NMVB** stemmen we de verschillende netwerken beter op elkaar af: treinnet, kernnet, aanvullend net en flexvervoer. Doel: de voorspelbaarheid van de doorkomsten en het aantal gegarandeerde aansluitingen tussen de vervoerlagen verhogen.
- ✓ In samenwerking met het **Agentschap Wegen en Verkeer & de steden en gemeenten** zorgen we voor een verkeersinfrastructuur waar openbaar vervoer voorrang krijgt bij de inrichting van straten, wegen en pleinen. We voorzien goede en ruime overstapfaciliteiten naar bus en tram: parkings met beveiligde fietsstallingen, grote



toegankelijke opstapplaatsen en haltes met voldoende grote schuilhuisjes met fietskluisen.

- ✓ Samen met onze partners-exploitanten, in het uniek Vlaams model, creëren we maximale synergie om dynamisch op de vraag in te spelen.

In co-creatie met de vervoerregio's spelen we flexibel in op de noden

Met de vervoerregio's stemmen we het aanbod dynamisch af op de verplaatsingsnoden. De implementatie van het nieuwe net basisbereikbaarheid is een eerste stap waarmee we nu verder aan de slag kunnen.

In nauwe samenwerking met de vervoerregio's overleggen we met onder meer scholengroepen en bedrijvenparken over hun duurzame ontsluiting.

Verplaatsingspatronen veranderen, mensen veranderen van vervoermodus, attractiepolen verliezen of winnen

aan belang. Daarom analyseren en evalueren we permanent de verplaatsingen en mobiliteitsbehoeften in nauwe samenwerking met de vervoerregio's. Op die manier volgen we de vraag van de reizigers en zetten we de middelen zo optimaal mogelijk in.

Hoe werkt het?

- ✓ We zetten het juiste vervoermiddel in op het juiste tijdstip en op de juiste plaats, met een goede frequentie.
- ✓ We passen reismogelijkheden slim aan en voorzien nieuwe verbindingen.

Willen onze partners (lokale besturen, evenementorganisatoren of bedrijven) aanvullend eigen financiële middelen inzetten? Dan kan dat. Zo spelen we samen flexibel in op verplaatsingsnoden.

Daarom:

- **Voorzie de nodige middelen** en zet hier **de nodige afspraken** op Vlaams, vervoerregionaal en lokaal niveau tegenover om samen de modal shift te realiseren.
- **Stimuleer een betere afstemming tussen de NMBS, TEC, MIVB en De Lijn.** Het vermijden van overlappend aanbod, te korte overstaptijden en niet gealigneerde vervoersfrequenties kunnen de kwaliteit van het globale openbaarvervoersysteem gevoelig verbeteren.
- **Toets de huidige werking van de vervoerregioraden** aan de noden om flexibel in te spelen op wijzigende mobiliteitsnoden en stuur bij waar nodig
- Voorzie de nodige mechanismen die het voor **onze partners** (lokale besturen, evenementorganisatoren of bedrijven) mogelijk maken **aanvullend eigen financiële middelen in te zetten voor de organisatie van bijkomende aanbod.**

Samen zorgen voor kwetsbare leerlingen

De Lijn organiseert het collectief busvervoer voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs. Leerlingen die in aanmerking komen voor dit vervoer worden thuis opgehaald en naar de school van hun keuze gebracht die aansluit bij hun noden. De Lijn legt daartoe elke zomer samen met de scholen een complexe puzzel. **Door de gecombineerde inzet van bussen en taxi's wordt de beste oplossing gezocht om alle leerlingen naar school te vervoeren** – waarbij we de rit zo kort mogelijk willen houden (maximaal 90 minuten). We doen dit binnen de voorziene budgettaire enveloppe.

Maar het aantal leerlingen groeit snel en de vraag naar oplossingen op maat neemt toe. Het gevolg? **Het aanbod komt sterk onder druk** door een verhoogde nood aan bussen, chauffeurs en busbegeleiders. Stijgende energieprijzen, opeenvolgende indexaties, de verhitte arbeidsmarkt en de vraag naar kortere rittijden leiden tot een sterke stijging van de marktprijzen.

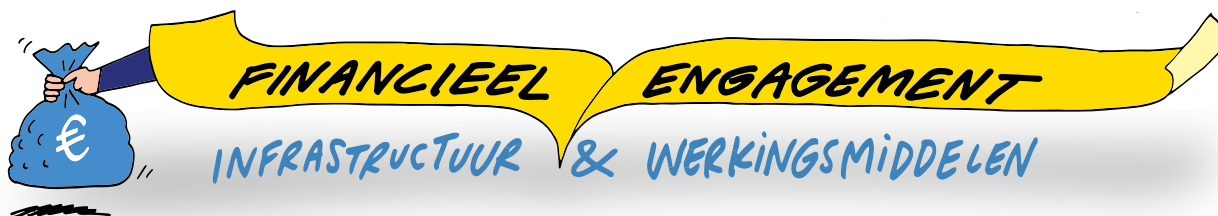
Het huidige systeem zit zo op zijn limieten. Het aanbod in collectief vervoer kan geen antwoord bieden op alle verwachtingen naar oplossingen op maat.

Zet daarom samen met alle betrokken stakeholders – Welzijn, Onderwijs en Mobiliteit – in op **nieuwe, creatieve concepten**, bijvoorbeeld:

- ✓ Het stimuleren van de zelfredzaamheid van leerlingen stimuleren door in te zetten op bijvoorbeeld zelfstandig of begeleid fietsen, wandelpools, klassiek openbaar vervoer, ...
- ✓ De organisatie van buitenschoolse kinderopvang in de nabijheid van een school voor buitengewoon onderwijs of in de nabijheid van de woonplaats van de leerlingen.
- ✓ Het herzien van de regelgeving op vlak van leerlingenvervoer.

Zo komt er meer ruimte vrij om de beste oplossing voor de leerlingen te garanderen, in functie van de zorgzwaarte, de vervoersnood en de thuiscontext.

4 Ambities hebben een prijs



Koken kost geld – en dat geldt ook voor kwaliteitsvol, veilig, en aantrekkelijk openbaar vervoer. De overstap naar duurzame mobiliteit versnellen en uitbreiden, dat is alleen mogelijk met een sterk financieel engagement.

Mensen overtuigen hun auto te laten staan en de stap te zetten richting bus en tram? Dat vraagt om een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoer. De huidige financiële middelen zijn niet voldoende om de ambities rond modal shift te realiseren.

Beschikken over up-to-date productiemiddelen

Beschikken over up-to-date productiemiddelen is daarbij een basisvoorwaarde voor betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoer. Dat betekent voldoende en comfortabele groene **voertuigen**, **infrastructuur** die op punt staat, digitale **informatievoorziening**, en de nodige **mensen en werkingsmiddelen** om elke dag een aantrekkelijk vervoeraanbod te kunnen leveren.

Een gezond lifecycle management van voertuigen en infrastructuur vraagt de nodige middelen om tijdig de noodzakelijke vernieuwingen te kunnen doorvoeren.

- ✓ Door het uitblijven van de nodige investeringsmiddelen is er **een onderhouds- en investeringsachterstand** opgebouwd, die nu duidelijk merkbaar is. De basis terug goed zetten vraagt stevige investeringen.
- ✓ Er werden **al stappen in de goede richting gezet**. In het ODC werden middelen voorzien om de investeringsachterstand op vlak van infrastructuur van de voorbije periodes deels in te halen en om een gedeelte van onze busvloot te vergroenen. Er is echter meer nodig ...

Impact van externe omstandigheden en uitbreidingen

- ✓ **De torenhoge inflatie en de tekorten aan materialen** op de wereldwijde markt drijven de prijzen verder op. De marktprijzen voor een elektrische bus zijn sterk gestegen. Onze busvloot op niveau houden met groene bussen? Dat vraagt vandaag jaarlijks een investeringsbedrag van 94 miljoen euro, terwijl in 2022 82 miljoen euro volstond.
- ✓ Ook **voor infrastructuurwerken is eenzelfde evolutie op vlak van inflatie en marktprijzen** merkbaar. In het ODC is een investeringstoelage van 270 miljoen euro op jaarbasis voorzien. Die is niet toereikend om onze infrastructuur en onze vloot op een voldoende niveau te brengen en de noodzakelijke versnelling te verzekeren op vlak van vergroening.

- ✓ De verstrenging van de regelgeving rond de lage-emissiezones in Vlaanderen heeft een grote impact. De Lijn dreigt jaarlijks miljoenen euro's aan boetes te moeten betalen door de LEZ binnen te rijden met dieselbussen. Om in te spelen op deze gewijzigde regelgeving moet de vergroening versnellen – en daarvoor zullen extra investeringsmiddelen nodig zijn.
- ✓ In de gewijzigde context is een **bijkomende financiering** tot 370 miljoen euro op jaarbasis noodzakelijk, gekoppeld aan de inflatie naar de toekomst.
- ✓ Dit bedrag houdt geen rekening met uitbreidingen op het net – denk bijvoorbeeld aan bijkomende lijnen waar de nood het hoogst is, zoals in de Vlaamse Rand, het routeplan 2030 voor Antwerpen of het project Gentspoort en de hieraan gekoppelde bijkomende investeringen op vlak van de vloot en de stelplaatscapaciteit.
- ✓ De prioriteit voor uitbreidingen wordt gedreven door mobiliteitsbehoeften. Als beheerder van het vervoersysteem zit De Lijn hier mee in de cockpit. De realisatie van complexe projecten gebeurt in samenwerking met derde partijen, waarbij De Lijn beslist over de onderwerpkeuzes in functie van een optimale exploitatie.

Garantie op voldoende werkingmiddelen

Tot slot zijn **voldoende werkingmiddelen** noodzakelijk om elke dag de beste dienstverlening te kunnen garanderen. En kwaliteitsvol openbaar vervoer betekent: de reiziger heeft een aangename beleving vanaf het vertrek tot op zijn eindbestemming.

- ✓ Alle geplande ritten worden gereden met comfortabele, propere voertuigen
- ✓ Er is goede realtime reisinfo beschikbaar.
- ✓ Alle bus- en tramstations zijn proper en comfortabel.

Ook de werkingmiddelen zoals voorzien in het ODC worden geïmpacteerd door een stijgende inflatie, extra kosten ten gevolge van de implementatie van basisbereikbaarheid en de toevoeging van extra taken buiten de perimeter van het ODC.

De Lijn houdt zich aan haar engagement uit het ODC om de middelen efficiënt in te zetten.

De implementatie van basisbereikbaarheid in een context van budgetneutraliteit krijgt vandaag veel kritiek. Het lijkt dat men een **versnelling hoger** wil gaan in de realisatie van de modal shift. Ook dit zal impact hebben op de werkingmiddelen.

De Lijn wil dan ook met de volgende Vlaamse Regering een toename van de toelage voor het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat bespreken in functie van het vooropgestelde ambitieniveau.

Daarom:

- Zorg voor **up-to-date productiemiddelen**: voldoende en comfortabele groene voertuigen, infrastructuur die op punt staat, digitale informatievoorziening, en de nodige mensen en werkingmiddelen om elke dag een aantrekkelijk vervoersaanbod te kunnen leveren.
- Zorg voor een **toename van de toelage** in functie van de inflatie, de uitbreiding van het aanbod, het takenpakket en de verwachte dienstverlening.



De rol van De Lijn

Als **beheerder van het vervoersysteem** legt De Lijn zich toe op de coördinatie en de optimalisering van een breder geheel van vervoeraanbieders en vervoermodi. Ze is verantwoordelijk voor het operationeel beheer over de vervoerlagen heen. De Lijn stelt haar competenties ter beschikking van de mobiliteitsmarkt om in co-creatie met de vervoerregio's te werken aan een maximale modal shift.

Als **interne operator** is De Lijn, samen met haar exploitanten, verantwoordelijk voor de uitvoering van het openbaar vervoer. In samenspraak met de vervoerregio's tekent De Lijn ook het kernnet en het aanvullend net uit.



Beweeg mee naar minder CO₂

