



Goed openbaar vervoer: haalbaar en betaalbaar?

Peter Meukens, voorzitter

Inspiratiedag NDM, Gent

22 april 2024





Even navragen

Is openbaar vervoer duur?

Is onze mobiliteit duur?



Even navragen

Hoe bent u naar de Sint-Pietersabdij gekomen?

Wat heeft uw verplaatsing gekost?



Wat heeft mijn verplaatsing gekost?

Trein Hasselt – Gent (ca. 135 km)

~~Ticket volle prijs = € 23,70 >> € 0,175/km~~

Standard Multi = € 10,20 >> € 0,075/km

Bus Gent-Sint-Pieters – Sint-Pietersabdij

~~Ticket volle prijs = € 2,50 of € 1,70~~

Omnipas (€ 351/jaar à 3 ritten per dag) >> € 0,32

= € 10,52 >> H/T € 21,04

Reistijd (enkel) = 160', waarvan 95' werktijd
→ reële tijdskost = 65'

Auto

Reële km-prijs enkele rit volgens kilometervergoeding

= € 0,428 >> € 57,78

+ parking (dagtarief)
= € 9,50

= € 125,03

Reistijd (enkel) = 120' à 150'
→ reële tijdskost vs. OV = **dubbel**

Openbaar vervoer in Vlaanderen

A collage of public transport logos and maps from various regions in Flanders. The logos include:

- Hoppin**: A logo with the word "Hoppin" in a stylized font.
- B**: A blue square with a white circle containing a white letter "B".
- Vervoerregio KEMPEN**: A green square with a white outline of the Kempen region and the text "Vervoerregio KEMPEN".
- Vervoerregio GENT**: A green square with a white outline of the Gent region and the text "Vervoerregio GENT".
- Vervoerregio MIDWEST**: A green square with a white outline of the Mid-West region and the text "Vervoerregio MIDWEST".
- DE LIJN**: A logo with the text "DE LIJN" in a bold, sans-serif font.
- S**: A yellow circle with a blue letter "S".

There are also images of a "flex" ticket, a "Hoppin" ticket board, and a "Hoppin" information kiosk.

Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer



Basisbereikbaarheid

- Decreet, goedgekeurd op 3 april 2019
- **Basismobiliteit** = “aanbodsgestuurd”



Basisbereikbaarheid = “vraaggestuurd”



Basisbereikbaarheid

= gelaagd systeem

	Beslissings- bevoegdheid	Advies- bevoegdheid	Exploitatie
TREINNET			
KERNNET			
AANVULLEND NET			
VERVOER OP MAAT			



Basisbereikbaarheid: gelaagd netwerk

Treinet



- IC-treinen
- S/L-treinen
- eigen spoortarief



Basisbereikbaarheid: gelaagd netwerk

Kernnet



- alle tramlijnen
- stadslijnen > lijnnummer = 1 cijfer
- verbindende hoofdlijnen (bus) met hoge frequentie > lijnnummer = 2 cijfers



Basisbereikbaarheid: gelaagd netwerk

Aanvullend net



- secundaire buslijnen de hele dag door >
lijonnummer = 2 cijfers
- functionele lijnen (enkel in de spits)
bv. scholen, bedrijven >
lijonnummer = 3 cijfers



Basisbereikbaarheid: gelaagd netwerk

Vervoer op Maat ≈ Flexbus

- Op vraag
- Tussen flexhaltes
- Vooraf reserveren





Basisbereikbaarheid: gelaagd netwerk

Probleem:

Wel gelaagd netwerk, geen tariefintegratie

Treinet = NMBS-tarief

Kernnet + aanvullend net + Flex = tarief De Lijn



**Basisbereikbaarheid:
gelaagd netwerk**

Probleem:

**Basisbereikbaarheid
= budgetneutraal**



Wat kost ons OV?

Vlaanderen:

De Lijn werkingstoelage 2023
= € 1 124,5 mio

De Lijn investeringen 2023
= € 262,2 mio

(Bron: Het Rekenhof)

Brussel:

MIVB = € 945 mio

(Bron: Het Rekenhof)

België:

NMBS + Infrabel: € 3,5 à 4 mia (??)



Wat kost ons OV?

*"Goed openbaar vervoer kost veel geld,
slecht openbaar vervoer nauwelijks minder."*

Willy Miermans, prof. em. UHasselt



Wat wil de reiziger?

Zich verplaatsen

- Vlot
- Toegankelijk
- Betaalbaar
- Betrouwbaar



Wat moet de overheid nastreven?

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Inclusie



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Zonder ruimtelijke
ordening geen
goed openbaar
vervoer

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief

Zonder goed
openbaar vervoer
geen modal shift



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief

Helder = toegankelijk
Toegankelijk = helder



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief

Infrastructuur
ten dienste van
het gewenste
netwerk



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Doorstroming



Stiptheid



Aansluitingen

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief



Is dit een OV-kost?



© Stuttgarter Nachrichten



© Tagesspiegel



Ist dit een OV-kost?





Zijn er baten?

Goed openbaar vervoer leidt tot

- lagere economische kost per kop
- minder ruimtebeslag
- minder schadelijke uitstoot
- meer gemeenschapszin



Is er geld beschikbaar?

Maatschappelijke kost

- salariswagens: 4 mia/jaar
 - files: 5 mia/jaar
- = ca. 2 % van het BBP

JA dus

(Bron: Belgian Mobility Dashboard)



Reizigers

Vlot

Toegankelijk

Betaalbaar

Betrouwbaar

Overheid

Duurzaam

Leefbaar

Inclusief

Bus en rail als één geheel



Hoe moet dat?

- **Knooppunten** vastleggen
- **Rijtijden** tussen knooppunten optimaliseren
- Perfecte **aansluitingen** garanderen
- Dienst **stipt** uitvoeren



Hoe moet dat?

Doen wij dat?

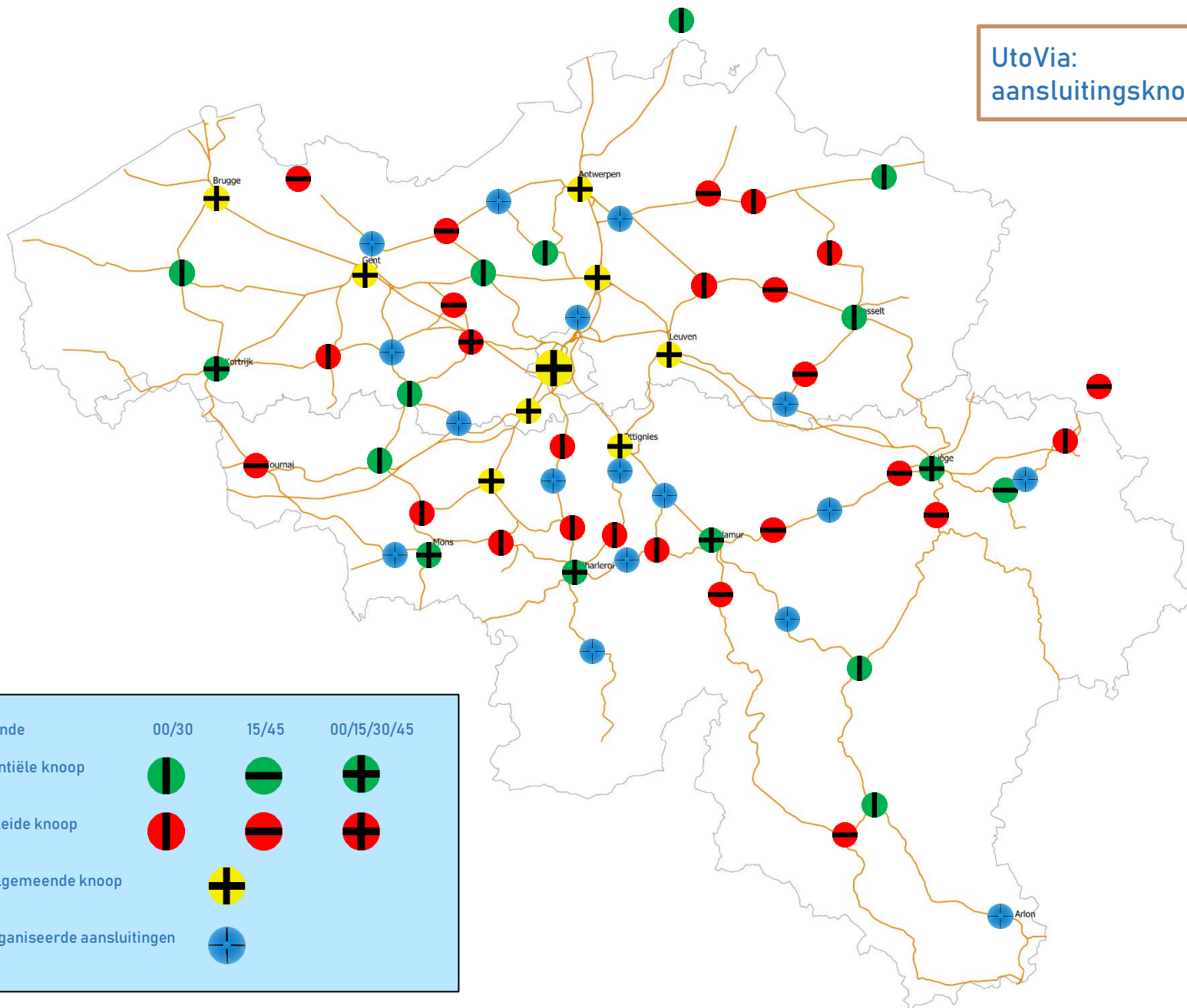
Nee!

Kunnen wij dat?

Ja!

www.integrato.be

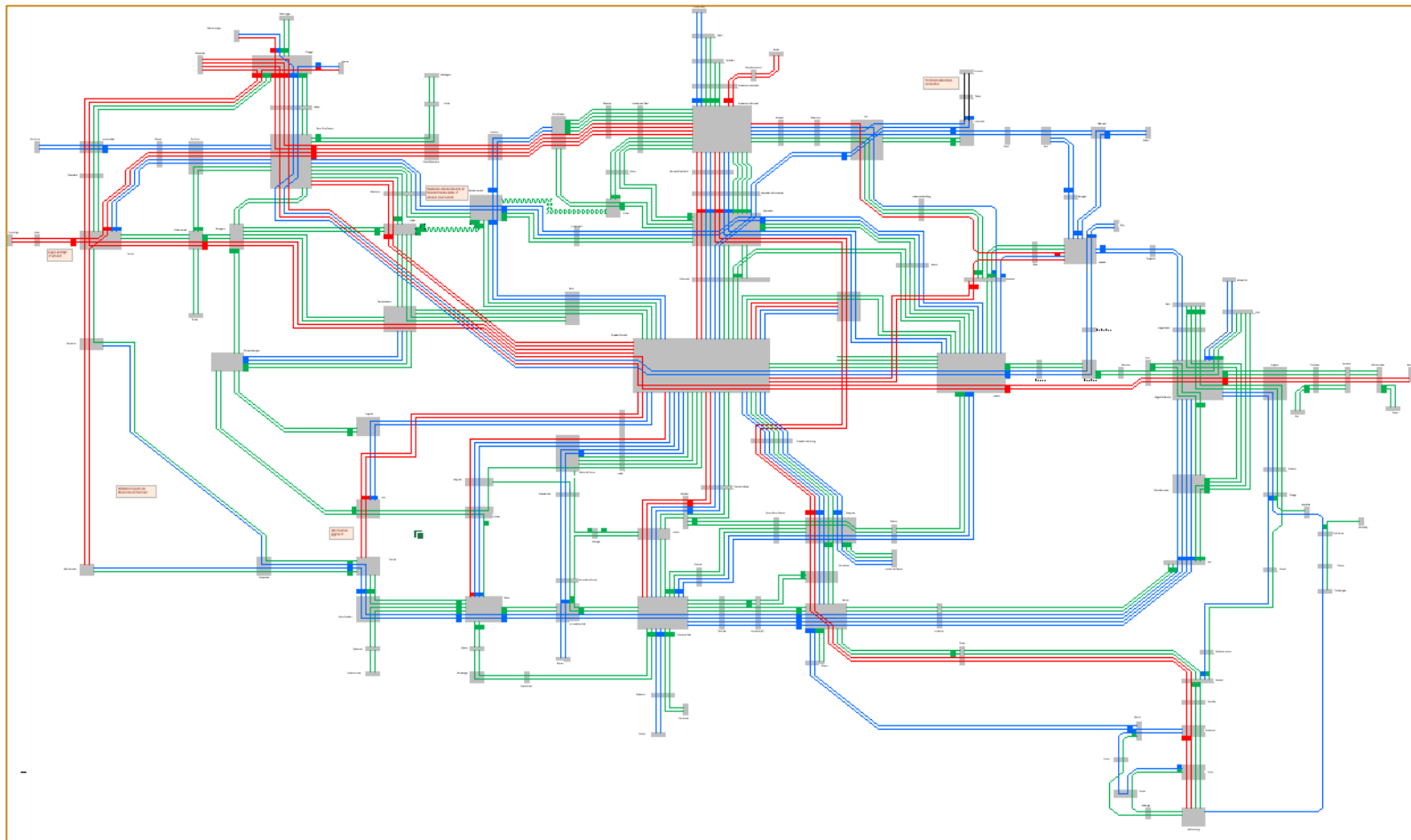
UtoVia: aansluitingsknopen



Legende	00/30	15/45	00/15/30/45
Essentiële knoop			
Afgeleide knoop			
Vergemeende knoop			
Georganiseerde aansluitingen			



Zo moet dat!





Bus en rail als één geheel



**Eén netwerk,
één dienstregeling,
één tarief**



BESLUIT

Goed openbaar vervoer mag wat kosten, want met een lagere economische kost bereik je hogere maatschappelijke baten.



Hartelijk dank voor de
aandacht!

Interview Vlaams Parlement-TV

<https://youtube.com/watch?v=Z9C0ZCteKb0&feature=shared>

www.treintrambus.be