

Ambitieuze taakstelling voor Waalse tram en bus

Netwerkerstructurering met gewaarborgde reizigersparticipatie

MARC BROECKAERT (REIZIGERSBOND), LUC DESMEDT (REIZIGERSBOND) EN JOHAN DE MOL (REIZIGERSBOND EN UGENT)

De Waalse regering zet het stads- en streekvervoer volop in als hefboom voor de ecologische transitie. Individuele burgers, wijkcomités en belangenverenigingen worden bij de ambitieuze herstructurering betrokken via formele participatieorganen per 'vervoerregio'. Verkeersspecialist geeft tekst en uitleg op basis van een gesprek met Jean-Michel Soors, die sinds 1 februari 2023 administrateur-generaal is van het Waalse openbaarvervoerbedrijf OTW/TEC, en met Stéphane Thiery, directeur marketing en woordvoerder.

De hedendaagse OV-organisatiestructuur in Wallonië is gebaseerd op een enige Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), waarvan TEC (Transport En Commun) de commerciële naam is. De voormalige Société régionale wallonne du Transport (SRWT) fuseerde op 1 januari 2019 met de 5 TEC-entiteiten; voorheen fungeerden die als zelfstandige regionale exploitanten. De OTW hangt af van de Service public de Wallonie (SPW) en moet zorgen voor de totale samenhang van het openbaar stads- en streekvervoer, zoals is verwoord in het prestatiecontract.¹

Veel burgers zien de TEC nog als een enorm bedrijf waarbij het erg moeilijk is om iets te veranderen. Er waait echter een nieuwe wind door de TEC. Er breekt een nieuwe toekomst aan voor een Waals openbaar vervoer (OV) dat sterk gesteund wordt door de Waalse regering.² De bevoegde minister is Philippe Henry.

De Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) is het nieuwe beleidsorgaan dat het hele personenvervoerapparaat in Wallonië overkoepelt en verbindt met het regeringsbeleid.³ De AOT maakt deel uit van de SPW Mobilité et Infrastructures.

WAALSE TOTAALVISIE OP HET OPENBAAR STADS- EN STREEKVERVOER

De basisdoelstelling van het Waalse openbaarvervoerbeleid is om het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer (OV), en dan meer bepaald met het stads- en streekvervoer van de TEC, te doen toenemen. De noodzaak om een reizigerstoena-

me te realiseren wordt niet alleen ingegeven door de problemen binnen het vervoersysteem – zoals vervoerarmoede, congestie op de wegen enzovoort – maar ook door de milieu- en de klimaatproblematiek en door het daarmee samenhangende streven naar een duurzame mobiliteit, op de verschillende beleidsniveaus. Denk maar aan de Green Deal van de Europese Unie (EU) die tegen 2050 een volledig klimaatneutraal wagenpark wil realiseren.

In 2017 keurde de Waalse regering haar Vision FAST 2030 goed. FAST staat voor de kernidee: Fluidité, Accessibilité, Santé en Sécurité. Daarbij vormt de transfert modal (de verandering in vervoerwijzekeuze) de essentiële hefboom. Die doelstellingen werden geconcretiseerd in een Stratégie Régionale de Mobilité, goedgekeurd in 2019.⁴

Anno 2023 neemt de TEC zowat 4% van de verplaatsingen binnen Wallonië voor haar rekening; tegen 2030 zou dat aandeel moeten stijgen naar 10%.

Dat houdt in dat het reizigersaantal 2,5 maal groter wordt, natuurlijk zonder dat er 2,5 maal meer bussen moeten worden ingezet.

Met 'bussen' worden, naast de autobussen, ook de voertuigen van de métro léger (of semi-metro) in Charleroi en de toekomstige stadstrams van Luik (start commerciële dienst gepland in januari 2025) bedoeld.

De uitstoot van een autobus ligt per passagier veel lager dan die van een auto. Properdere lucht en een hogere verkeersveiligheid dragen bij tot een verbeterde volksgezondheid. Het OV is onmisbaar om de verkeersdrukke in de steden te doen dalen en om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Minder autodruk op de steden zal die ook een economische oppepper geven.

De TEC wil een sterker hiërarchisch gestructureerd netwerk uitbouwen. Dat netwerk moet samenhangen met de verschillende actieve (niet-gemotoriseerde) vervoersvormen.

AMBITIES

De doelstelling – een efficiëntere en drukker gebruikte TEC – is alleen haalbaar door de realisatie van vier specifieke ambities.

- Een **eerste ambitie**: verbetering van de hele TEC-infrastructuur. Een gerealiseerde actie is de aanschaf van 730 hybridebussen. Dat is momenteel de grootste vloot aan hybridebussen in de EU. De TEC wil naar een volledige elektrische busvloot evolueren. Waterstofbussen maken geen deel uit van de ambities, omdat die technologie nog niet rijp is. Nieuwsoortige bussen inzetten

¹ [Mobilitte.wallonie.be/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf](https://mobilitte.wallonie.be/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf)

² <https://mobilitte.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/transport-public.html>

³ <https://mobilitte.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/transport-public/lautorite-organisatrice-du-transport.html>

⁴ https://mobilitte.wallonie.be/home/politique_de_mobilite_regionale_wallonnie/strategie_regionale_de_mobilite.html

betekent dat de werkplaatsen moeten worden aangepast en dat de technici en de chauffeurs grondig moeten worden bijgeschoold.

- Een **tweede ambitie** is erop gericht om, via concrete middelen, de rol en de plaats van het OV in het gehele verkeers- en vervoersysteem te versterken.

De bussen moeten in staat zijn om met de andere modi te concurreren dankzij een aantrekkelijke commerciële snelheid. Dat heeft ook betrekking op de halteertijden. Het gaat dus om de trajectlengte gedeeld door de reistijd; die commerciële snelheid ligt bijgevolg lager dan de gemiddelde rijsnelheid.

De TEC wil een snel, structurend net met een herkenbare identiteit, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden. In de stad worden die performante lijnen 'busway' genoemd (BHNS: Bus à Haut Niveau de Service). In de rurale gebieden is de merknaam 'bus express' (gericht op stedelijke aantrekkingspolen en aanvullend op het spoorwegnet). Er wordt ook op de trein gerekend voor het vervoer op de zware assen; dat is zeker belangrijk in de landelijke gebieden.

In de loop van 2022-2023 verdubbelde het aantal reizigers op de 'bus express'-lijnen.

In Wallonië stellen de gemeenten mobiliteitsplannen op voor hun grondgebied. Dat laat de gemeenten toe om de straten op het traject van de structurende buslijnen daartoe optimaal in te richten.

Zo worden er in Luik vier structurende 'busway'-lijnen ontwikkeld die vanaf de netherstructurering in 2025 in wisselwerking met de tram zullen functioneren.

Onder de noemer intermodaliteit wordt ervoor gezorgd dat er gemakkelijk kan worden overstapt tussen de verschillende vervoersmodi.

Die samenhang tussen de vervoersvormen en de overstapmogelijkheden wordt beschouwd als de sleutel voor een moderne 21ste-eeuwse mobiliteit.

- Een **derde ambitie** is gericht op de toegankelijkheid.

Toegankelijkheid betekent onder meer dat er een OV-aanbod beschikbaar is nabij het vertrekpunt en de bestemming van de reiziger. Om die nabijheid ook buiten de invloedssfeer van de grote lijnen te verwezenlijken, wordt er onder meer ook een vraagafhankelijk vervoersysteem uitgewerkt. De TEC ontwikkelde daarvoor een eigen concept dat de klassieke problemen die verbonden zijn met het vraagafhankelijke vervoer, zal vermijden. Dat hybride concept, tussen taxi en bus in, gaat uit van de volgende eigenschappen:

- een voertuig met een beperkt aantal zitplaatsen (8+1) zodat een B-rijbewijs volstaat voor de bestuurder en het tekort aan buschauffeurs minder als spelbreker zal optreden; er wordt van uitgegaan dat een beperkte voertuigcapaciteit volstaat;
- er wordt een vaste dienstregeling gevolgd, zodat de reiziger weet op welke tijdstippen er wordt gereden;
- het traject wordt afgelegd binnen een zone die zodanig afgebakend werd dat het voertuig, binnen de omtrek en binnen de door de dienstregeling vooropgestelde tijden, variabele trajecten kan afleggen;
- het traject binnen de zone ligt vast maar de toegekende tijd laat toe om een aantal varianten te doorlopen;
- er wordt gereden tussen de gevraagde haltes; de niet-gevraagde haltes worden niet aangedaan;
- de vervoervragers (reizigers) zijn vooraf gekend;
- er wordt een algoritme gebruikt om het optimale traject tussen de aangevraagde haltes te bepalen.



Foto: Corentin Romeclenne (TEC)

De TEC wil naar een volledige elektrische busvloot evolueren. In beeld: de hybridebus op de snellijn in Namen.



Foto:TEC

In Waver kan sinds augustus jl. de overstap bus-trein aan hetzelfde perron gebeuren.

In de streek rond Louvain-la-Neuve wordt nu al meer dan één jaar proefgereden, en de resultaten zijn bemoedigend. De TEC gelooft ten volle in de toekomst van haar nieuwe vervoerdienst. Het vervoer van personen met een handicap, vooral van rolstoelgebruikers, gebeurt binnen een ander systeem. Er worden nu al ongeveer 200.000 reizigers per jaar uitgevoerd.

De kwaliteit van het vervoer voor mensen met een beperking wordt verzekerd door in te zetten op:

- aangepaste toegankelijke haltes;
- aangepaste voertuigen;
- adequate reizigersinformatie, zowel door een scherm in de bus als door een omroepinstallatie;
- vorming voor de TEC-medewerkers, die leren hoe ze moeten omgaan met reizigers met een handicap.

Voor alle lijnen wordt gestreefd naar voertuigen die goed toegankelijk zijn vanop de halte. De uiteenlopende voertuigvloerhoogtes (lagevloerstadbus, reisbus enz.) zijn daarbij nog een spelbreker.

Er wordt naar een standaardisering gestreefd. Aangezien bussen ongeveer zestien jaar meegaan, duurt het nog een tijd voor de resultaten van die gelijkvormige standaarden algemeen aanwezig zullen zijn op het terrein.

De nieuwe tram in Luik zal overal een gelijkvloerse instap hebben. De in juni 2023 voor Luik bestelde enkelgelede autobussen 'busway' zullen uitgerust worden met een optisch geleidingssysteem. Bij rijbaanhaltes is het nuttig om met een stopstreep de beste stoppositie aan te duiden.

- Een **vierde ambitie** viseert de reiziger, de klant. Daarbij wordt de totaalervaring van de klant in beschouwing genomen. De klant moet zelf zin hebben om het OV te nemen. Het beschikbare voor- en natransport, en de kwaliteit ervan, speelt een wezenlijke rol in de aantrekkelijkheid van een OV-verplaatsing, bestaande uit een keten van aaneensluitende ritten.

De wijze waarop een vervoerbewijs kan worden aangeschaft evenals de informatie daarover; bepaalt mee de drempel naar het OV.

De TEC-tarieven worden, net als in de andere gewesten van ons land, door de regering bepaald. De tariefbepaling maakt direct deel uit van het vervoerbeleid. De TEC pleit voor schappelijke prijzen; gratis OV wordt niet nagestreefd.⁵ De TEC streeft naar een vereenvoudiging van de tariefstructuur door het verlaten van het zonesysteem (le *dézonage*); ze kan daarvoor voorstellen doen aan de Waalse regering, die daarover beslist.

Voor de klant is stiptheid belangrijk. Voor het structurerende net wordt ernaar gestreefd om de bussen op een eigen bedding te laten rijden. Bijvoorbeeld in Luik geeft de TEC op het terrein vorm aan de in het Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège goedgekeurde axes structurants, o.a. door schrapping van parkeerplaatsen.

⁵ Voor specifieke doelgroepen geldt evenwel een laag forfaitair tarief. Een TEC-jaarabonnement kost 12,00 euro voor 18 tot 24-jarigen, 65-plussers en de rechthebbenden op de verhoogde verzekeringstegemoetkoming (statut BIM). Voor 6 tot 11-jarigen en voor BIM vanaf 65 jaar geldt het nultarief.

Daarnaast staat de betrouwbaarheid als essentieel kwaliteitscriterium: de door de dienstregeling voorziene bus moet ook daadwerkelijk passeren.

Aangepaste apps met realtime-informatie helpen om de wachtende reiziger te verzekeren dat 'zijn' bus zal komen.

TEC ALS AANTREKKELIJKE WERKGEVER

De TEC wil graag een aantrekkelijke werkgever zijn. Het chauffeurstekort, dat volgens de Union Internationale des Transports Publics (UITP) overal ter wereld de OV-uitbating bemoeilijkt, moet opgevangen worden door aantrekkelijke arbeidsomstandigheden aan te bieden.

Het gebeurt nog te dikwijls dat pas aangeworven chauffeurs vrij snel, namelijk in de loop van de eerste twee jaar na de aanwerving, het bedrijf verlaten.

In die context moet er meer aandacht besteed worden aan de veel voorkomende fysieke of verbale agressie van reizigers tegenover de chauffeur. Die agressie maakt het chauffeursberoep voor veel kandidaten minder aantrekkelijk. De agressieplegers moeten strenger worden aangepakt. Er worden ook campagnes gevoerd tegen agressie, zodat het brede publiek zich beter bewust wordt van dat stijgende probleem.

INTERMODALITEIT VERGT SAMENWERKING

Het grote belang dat gehecht wordt aan intermodaliteit impliceert dat de TEC de NMBS beschouwt als een belangrijke partner.

Op infrastructureel niveau wordt gestreefd om de overstap treinbus bij hetzelfde perron te realiseren of toch zo kort mogelijk te

maken. Onder meer in Waver (augustus 2023) en in Namen (maart 2023) werd een dergelijk overstapcomfort gerealiseerd. Het al decennia bestaande ARIBUS-systeem waarmee de busbestuurders hun vertrekmoment kunnen afstemmen op treinen die met vertraging aankomen, zal worden aangepast. Het systeem voor de vertrektoelating zal in de bus worden geplaatst. Verder stemt de TEC de busdienstregelingen zo goed mogelijk af op de treindienstregeling. Die fijnafstemming werd al gerealiseerd voor tien spoorwegstations.

“De Brupass en de Brupass XL zijn goede praktijkvoorbeelden om tot een vorm van biljetintegratie en onderlinge tariefafstemming te komen tussen de verschillende vervoerbedrijven.”

De administrateur-generaal Jean-Michel Soors verwijst naar de Brupass en de Brupass XL als goede praktijkvoorbeelden om tot een vorm van biljetintegratie en onderlinge tariefafstemming te komen tussen de verschillende vervoerbedrijven.

Er bestaan in ons land verschillende versnipperde vormen van tariefintegratie, maar er is behoefte aan en mogelijkheid tot verbetering. De aanpak onder Brusselse impuls toont aan dat vereenvoudiging haalbaar is.

Die in het belang van de reiziger zo gewenste integratie wordt bemoeilijkt doordat verschillende overheden bevoegd zijn, elk voor een deel van die materie. Administrateur-generaal Jean-Mi-



Foto: TEC

Bus Brussel-Waver nabij Brussel-Zuid: het al decennia bestaande ARIBUS-systeem waarmee de busbestuurders hun vertrekmoment kunnen afstemmen op treinen die met vertraging aankomen, zal worden aangepast. Het systeem voor de vertrektoelating zal in de bus worden geplaatst.



Foto:TEC

Het vraagafhankelijke openbaar vervoer vult de klassieke TEC-lijndiensten aan.

chel Soors rekent op de mogelijkheden om de Brupass-aanpak verder te ontwikkelen in Wallonië en hopelijk ook in Vlaanderen. De gewesten werken goed samen; voor veel aspecten wordt de samenwerking geformaliseerd in samenwerkingsakkoorden. Voor wat de gewestgrensoverschrijdende buslijnen betreft is er geen sprake van concurrentie want ze volgen complementaire trajecten. Dienstregelingen worden ook onderling afgestemd. De Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer (BVGSSV/UBTCUR), een formeel samenwerkingsorgaan, vergadert enkele keren per jaar. Op het Belgian Mobility Card-platform discussiëren de vier Belgische operatoren onderling op informele wijze.



Foto:TEC

Administrateur-generaal Jean-Michel Soors van OTW TEC rekent op de mogelijkheden om de Brupass-aanpak verder te ontwikkelen in Wallonië en hopelijk ook in Vlaanderen.

De samenwerkingsorganen werkten bijvoorbeeld zeer goed in de covid-crisisperiode en maakten het mogelijk om samen dezelfde maatregelen te treffen.

INSPRAAK EN ADVIES

Voor inspraak wordt verwezen naar de Organes de Consultation de Bassin de Mobilité (OCBM), waar alle betrokken overheidsdiensten elkaar ontmoeten.⁶ Het werkingsgebied beslaat momenteel ongeveer een provincie. De volgende jaren zal de afbakening van de bassins de mobilité (vervoerregio's) verder worden aangepast en verfijnd.

Binnen de OCBM komen zowel de individuele burgers als de in wijkcomités en in specifieke belangengroepen (zoals de fietsersbond GRACQ) georganiseerde burgers aan bod. Bij de raadpleging over de netwerkherstructureringen in Luik blijkt de wandelafstand naar de meest nabije halte een van de belangrijkste klantenaandachtspunten.

Die formele inspraakorganen zijn vooral belangrijk voor de lokale politieke mandatarissen.

De OTW hoopt om door die organen een beter zicht te krijgen op de klantenervaring binnen het openbaar vervoer.

De TEC-jaarverslagen bevatten gedetailleerde cijfergegevens over de bus- en tramvloot, de reizigersaantallen enzovoort.⁷ ■

⁶ OCBM - <https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/services-et-solutions/organes-de-consultation-de-bassin-de-mobilite.html>

⁷ www.rapportannuel.letec.be

Trefwoorden: biljetintegratie, intermodaliteit, mobiliteit, netwerkherstructurering, openbaar vervoer, OTW, reizigersparticipatie, streekvervoer, tariefafstemming, TEC.