

# Neptunus: Toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen

Lieselot Denorme • sociaaleconomisch beleid, WES

West-Vlaanderen heeft een aantal specifieke kenmerken die haar onderscheiden van de andere Vlaamse provincies. Zo telt West-Vlaanderen vier regionale steden die erg verspreid liggen over het grondgebied van de provincie en wordt de kust als (groot)stedelijk gebied beschouwd. West-Vlaanderen beschikt met de havens van Zeebrugge en Oostende bovendien over twee economische poorten met internationale uitstraling en ook de regionale luchthavens Brugge-Oostende en Wevelgem hebben een belangrijke poortfunctie. Deze kenmerken zorgen ervoor dat het openbaarvervoeraanbod anders moet gestructureerd zijn dan elders. De Lijn ontwierp daarom een Toekomstplan op maat van de provincie.



Foto: De Lijn

Eind september 2007 stelde De Lijn haar ambitieuze Toekomstplan voor West-Vlaanderen, **Neptunus**, voor. Dit plan gaat uit van de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid (zie kadertekst op de volgende pagina).

Het Neptunusplan heeft als doel het **bus-en tramnet te optimaliseren**, om zo **meer reizigers** te kunnen bedienen. Dit wordt concreet gerealiseerd via **netmanagement**, een taak die decretaal aan

De Lijn is opgedragen. In functie van de vervoersvraag wordt aandacht besteed aan de maximale bereikbaarheid van woonzones en attractiepolen. Afhankelijk van het soort verplaatsing legt netmanagement kwaliteitseisen op, bijvoorbeeld op het vlak van comfort, commerciële snelheid en frequentie. Het Toekomstplan reikt een **raamwerk** aan van knooppunten (plaatsen waar twee of meer verkeersdragers, schaalniveaus, lijnen, ... samenkomen) en verbindingen tussen deze knooppunten.

## Knooppunten in West-Vlaanderen

De selectie van knooppunten is gebeurd aan de hand van verschillende criteria, zoals de geografische ligging, de mogelijke verbindingen op verschillende schaalniveaus en de bestaande vraag naar openbaar vervoer.

Zoals kan gezien worden op **kaart 1**, liggen de meeste openbaarvervoerknooppunten in West-Vlaanderen in het centrum van de vier regionaalstedelijke gebieden en



## Uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid Vlaanderen waarop het Toekomstplan van De Lijn is gebaseerd

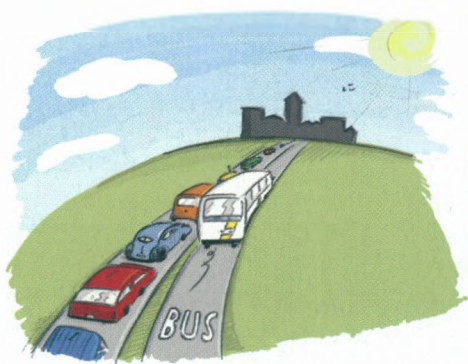
1. Een geïntegreerd openbaar vervoersysteem



2. Ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar afgestemd



3. Betere bereikbaarheid



4. Betere toegankelijkheid



5. Veilig en leefbaar verkeer



6. Duurzame mobiliteit



## Ontsluiting van West-Vlaanderen

in de vele verspreide kleinstedelijke gebieden. In functie van een evenwichtige opbouw van het netwerk is deze selectie nog aangevuld met enkele bijkomende bovenlokale knopen.

Teneinde deze knooppunten uit te bouwen tot draaischijven van de multimodale verplaatsingen in de provincie, zal De Lijn fors investeren in hun kwalitatieve uitbouw, rekening houdend met onder andere hun ligging en functie in het netwerk. Bij de uitbouw zal zowel aandacht besteed worden aan functionele aspecten zoals informatieverstrekking en wachtcomfort, als aan bijkomende voorzieningen zoals een drankautomaat of een vuilnisbak. Ook de toegankelijkheid zal een belangrijke kwaliteitseis vormen.

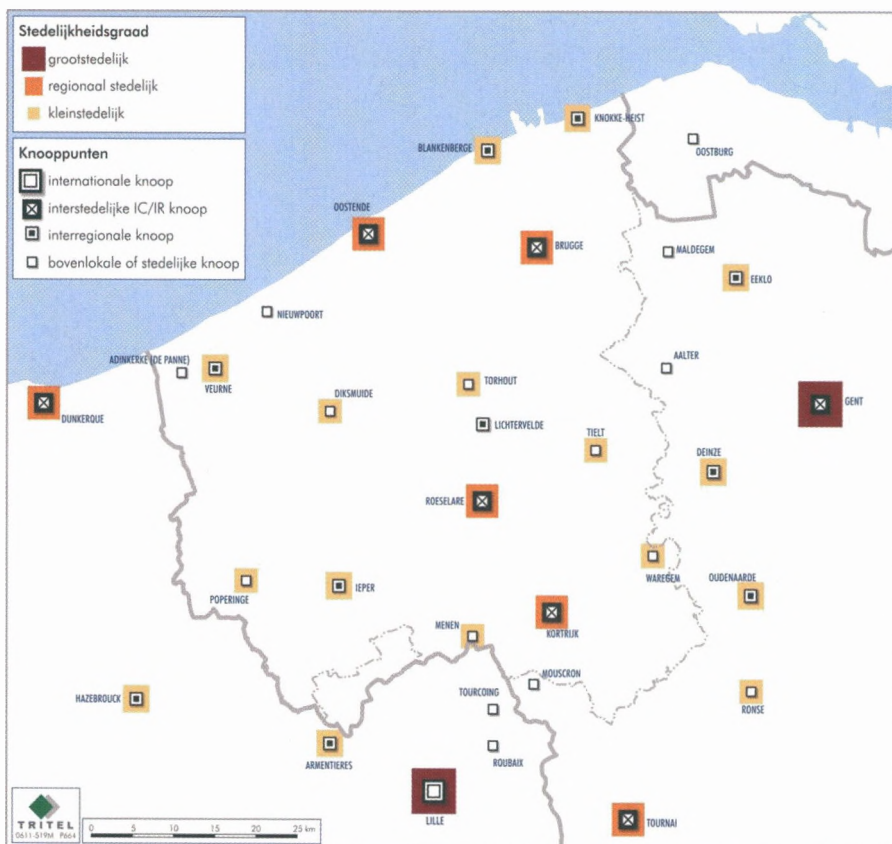
### De Kusttram: ruggengraat van de kust

De Kusttram verbindt op dit moment de volledige Belgische kustlijn, van Knokke tot De Panne. De voorbije jaren heeft De Lijn al heel wat inspanningen geleverd om het comfort en de kwaliteit van de Kusttram verder te verbeteren. Naast een streven naar een nog betere kwaliteit, ligt de focus naar de toekomst toe vooral op een snellere interstedelijke verbinding tussen de kustgemeenten onderling en met de nabijgelegen (inter)nationale centra. Hierdoor wil De Lijn een nieuwe impuls aan de kust geven.

#### Acties op korte termijn (2007-2014)

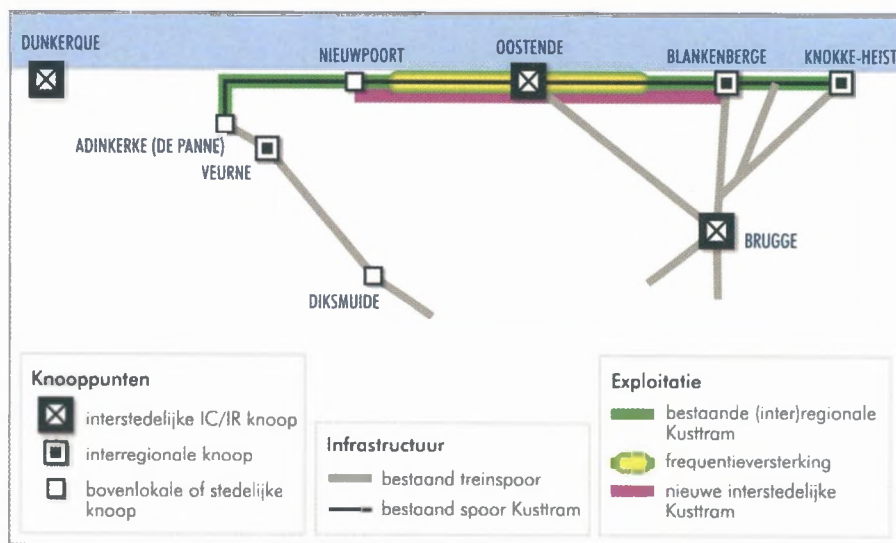
Op korte termijn wil De Lijn vooral de **kwaliteit** van de bestaande Kusttram verder verbeteren. Een belangrijk aandachtspunt binnen dit streven, is **regelmaatbeheersing**. Investerings in infrastructuur en doorstroming moeten ervoor zorgen dat de stiptheid van de dienstverlening geoptimaliseerd wordt. Pas wanneer de stiptheid van de trams gegarandeerd kan worden, kan het inleggen van **meer frequente verbindingen** zinvol zijn. In principe kan tijdens de zomer over het hele kusttraject om de 10 minuten een Kusttram genomen worden. Sinds vorig jaar wordt het drukste deel, het traject tussen Westende en Oostende, om de 5 minuten bediend. Op korte termijn is het de bedoeling dat deze

Kaart 1  
Knooppunten in West-Vlaanderen



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

Kaart 2  
Kortetermijnacties met betrekking tot de Kusttram



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

frequentieversterking wordt doorgetrokken tot De Haan.

Binnen het verhaal van de interstedelijkheid zijn ook het verbindende karakter

en de daarmee gepaard gaande snelheid van de Kusttram belangrijk. In dit kader werden in november 2007 met succes de eerste **sneltrams** ingelegd op het traject Nieuwpoort-Oostende. Op weekdays is



deze Kusttram X-tra, die slechts vijf haltes aandoet, 8 minuten sneller in Oostende dan de gewone tram. Daar is er aansluiting op de treinen naar Brussel en Antwerpen, wat een extra service betekent voor pendelaars en scholieren. Voorlopig rijden de sneltrams enkel 's morgens vroeg. Naar de toekomst toe zouden ze ook tijdens de drukke avondspits worden ingezet.

Ook aan het **reis- en wachtcomfort** wordt aandacht geschonken. Zo zal de kwaliteit van de trambaan verder verbeterd worden, zullen de tramhaltes opgewaardeerd worden, worden elektronische borden geplaatst met realtime-informatie over geplande en werkelijke vertrektijden, ...

Tegen 2015 zal ook een volwaardig '**Kust-net**' uitgebouwd worden door middel van het verder uitbouwen en optimaliseren van de buslijnen die Kusttramhaltes verbinden met het hinterland.

Kaart 2 geeft grafisch weer via welke acties de Kusttram op korte termijn zal uitgebouwd worden.

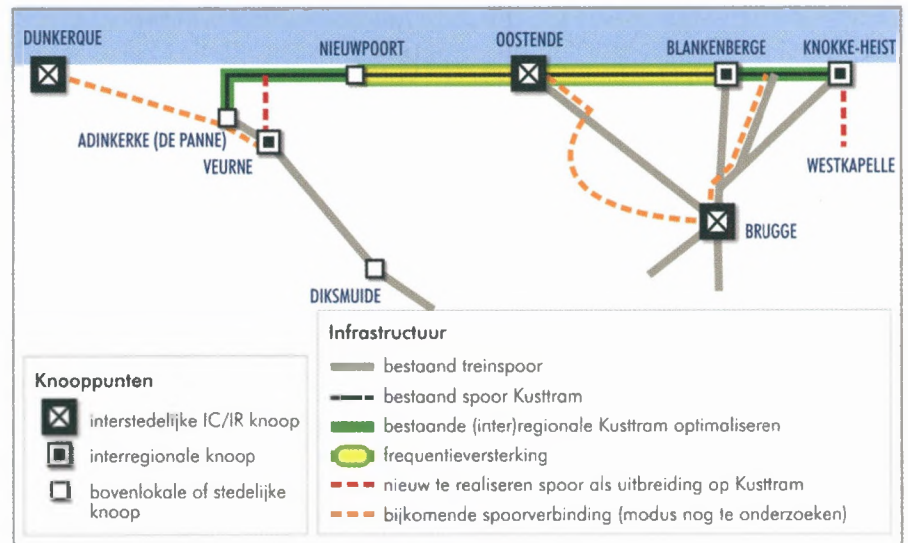
Acties op lange termijn (na 2015)

Op lange termijn zal de **volledige infrastructuur van de Kusttram gemoderniseerd en gestroomlijnd worden**. Samen met de lancering van een **nieuw type Kusttram** zal dat leiden tot een nog kwaliteitsvollere uitstraling.

Daarnaast zal ook de **frequentie** nog verder worden opgevoerd. Daar waar op korte termijn een frequentieversterking op het traject Westende-De Haan voorzien is, wordt deze op lange termijn uitgebreid naar Nieuwpoort-Blankenberge. Ook het aantal **sneltrams** zal opgedreven worden.

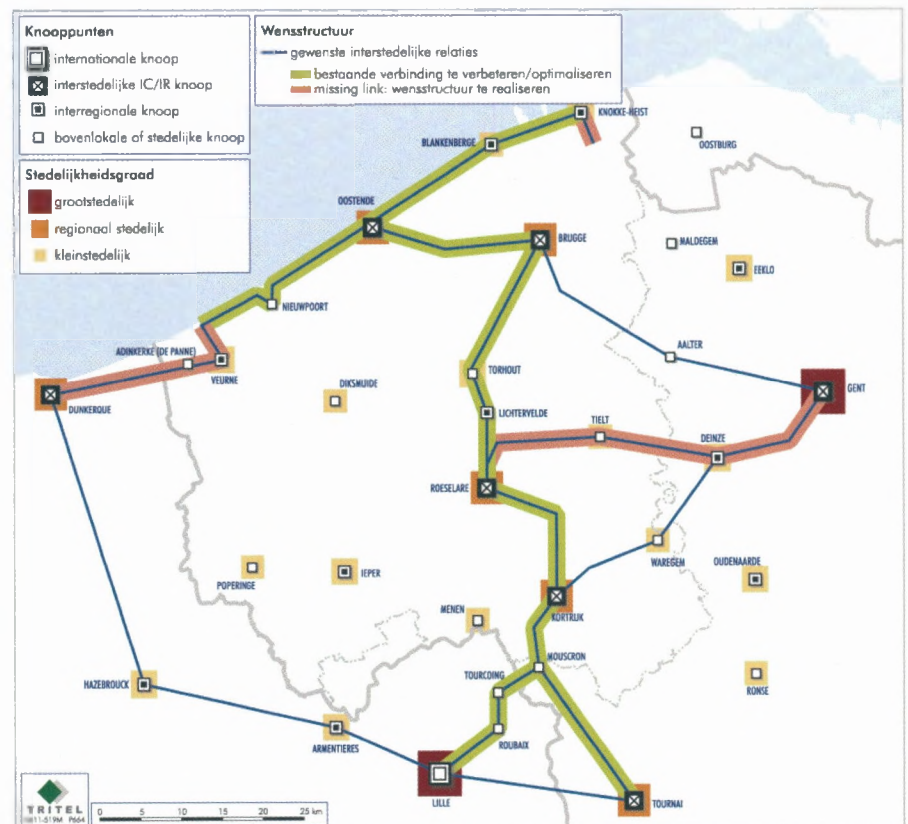
Het Kusttramnet zal - waar mogelijk en wenselijk - ook uitgebreid worden, zowel naar het hinterland als grensoverschrijdend. Een eerste **uitbreiding** die verder onderzocht zal worden, gaat **richting Westkapelle** (zie kaart 3), een knooppunt in wording door het omvormen van de N49 tot autosnelweg. Het mobiliteitsplan van Knokke-Heist voorziet een eventuele randparking in Westkapelle en ook het geplande fusieziekenhuis zal een grote

**Kaart 3**  
Langetermijnacties met betrekking tot de Kusttram



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

**Kaart 4**  
Wensstructuur interstedelijk openbaar vervoer



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

bezoekersstroom genereren. Dit kan het doortrekken van een tram van en naar Knokke erg interessant maken.

Aan de andere kant wordt ook een verbinding

tussen **Koksijde en Veurne** uitgewerkt. De omliggende dorpen zouden dan met een optimale busverbinding op deze lijn kunnen aansluiten. Op korte termijn wordt een studie opgestart die het tracé

tussen Koksijde en Veurne moet bepalen. De nieuwe verbinding betekent niet dat de lijn naar De Panne wegvalt.

Ook een **verbinding met Duinkerke** zou verder onderzocht kunnen worden. De plannen hieromtrent zijn echter nog niet concreet en ook wat de meest geschikte modus (trein, lightrain, tram, ...) voor dit traject is, moet nog bepaald worden. De verbinding met een regionaalstedelijk gebied past echter binnen het verhaal van de ontsluiting van de kust en is dus prioritair. De Lijn West-Vlaanderen zal binnen dit verhaal initiatief nemen en gesprekken voeren met de NMBS en met de betrokken overheden aan beide kanten van de grens.

Tot slot zijn ook twee **verbindingen met Brugge** weerhouden om verder te onderzoeken. Een eerste traject dat is weerhouden, is de verbinding Oostende-Brugge. Op deze manier kunnen zowel het bedrijvencentrum Plassendale als de woon- en tewerkstellingsgebieden in Oudenburg, Westkerke, ... bediend worden. Aan de andere kant zou het doortrekken van een verbinding vanuit Oostende mooi aansluiten op het reeds goed uitgewerkte bustraject dat Jabbeke met Brugge verbindt.

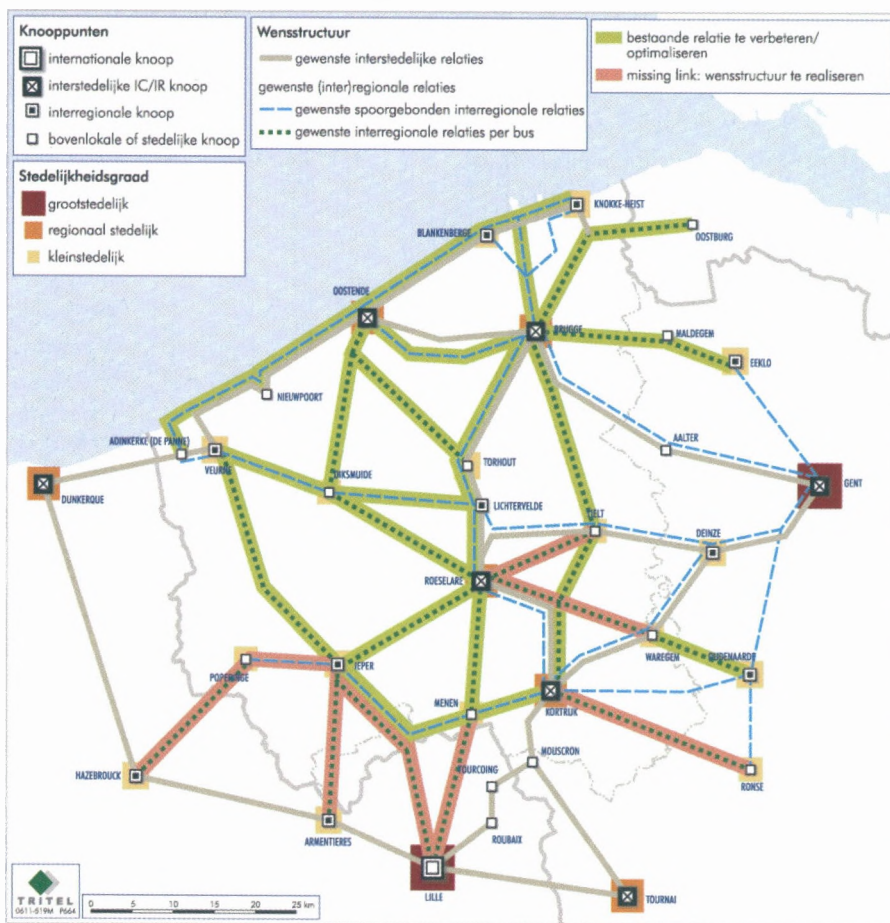
Een tweede verbinding met Brugge zou kunnen vertrekken vanuit Zeebrugge. Via deze lijn zouden Lissewege en het noorden van Brugge (industriepark Blauwe Toren en Sint-Pieters) beter bediend kunnen worden. Daarnaast kan deze verbinding ook Zwankendamme aandoen, waardoor het spoorverkeer zich meer kan richten op het vrachtvervoer vanuit de haven.

### Optimale verbindingen tussen en in de regio's

#### Interstedelijk openbaar vervoer

Het interstedelijk openbaar vervoer verzorgt de onderlinge bereikbaarheid van de vier regionale steden (Oostende, Brugge, Kortrijk en Roeselare) en de verbinding vanuit die steden naar de dichtstbijzijnde grootstedelijke gebieden. Voor West-Vlaanderen zijn dit Gent en Rijsel. Een opvallende missing link hierin is de rechtstreekse verbinding tussen Roeselare en Gent (zie kaart 4). Ondanks het feit dat deze ver-

Kaart 5  
Wensstructuur interregionaal openbaar vervoer



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

binding vooral een aangelegenheid voor de NMBS is, wordt ze toch opgenomen in het Toekomstplan van De Lijn. Het is namelijk de uitgesproken bedoeling van De Lijn om een plan te bieden dat de hele mobiliteit met spoor en bus bekijkt. Het voorstel van De Lijn bestaat erin de verbinding van Roeselare met Gent en Brussel te realiseren via Kortrijk. Dit biedt het voordeel dat geen grote infrastructuurwerken moeten uitgevoerd worden en bovendien ontstaat zo een ideaal kader voor bus- en tramaan-sluitingen aan de NMBS-stations.

De missing link met Duinkerke werd reeds besproken binnen de langetermijnacties met betrekking tot de Kustram.

Naast het realiseren van een oplossing voor de missing links, is het vooral de bedoeling om ook de kwaliteit van de interstedelijke verbindingen te verbeteren, dit vooral op

het gebied van de regelmatigheid van het treinverkeer. Pas dan kan ook De Lijn een betere kwaliteit bieden via haar busaansluitingen.

#### Interregionaal openbaar vervoer

Op interregionaal niveau wil De Lijn verdere inspanningen leveren op het gebied van de kwaliteit van de verbindingen tussen de stedelijke gebieden. Dit zal gebeuren door het invullen van een aantal missing links, maar er zal ook gewerkt worden aan de frequentie en snelheid van bestaande verbindingen (zie kaart 5).

Heel wat aandacht zal geschonken worden aan doorstroming. Volgens de principes van netmanagement zou de gemiddelde snelheid tussen twee stedelijke gebieden 50 km/h moeten bedragen. Op dit moment is dit zeker nog niet het geval. Om een vlottere doorstroming te realiseren, zullen



door De Lijn en door de betrokken partners (wegbeheerders) bijkomende inspanningen moeten geleverd worden, zoals:

- de aanleg van vrije tram- en busbanen;
- de herinrichting van kruispunten;
- verkeerslichtbeïnvloeding;
- herinrichting van halteplaatsen;
- ...

### Regionaal openbaar vervoer

Het regionale openbaar vervoer vormt een aanvulling op het interregionale openbaar vervoer en heeft een meer ontsluitend karakter. De meeste van deze verbindingen bestaan reeds, maar kunnen nog geoptimaliseerd worden op het gebied van frequentie of snelheid.

### Voor- en regionaalstedelijk openbaar vervoer

Op dit niveau zal de nadruk vooral gelegd worden op de optimalisatie van het bestaande netwerk.

### Stedelijk, ontsluitend en functioneel openbaar vervoer

Wat het stedelijke openbaar vervoer betreft, heeft De Lijn in de loop van de voorbije jaren in elke regionale stad een aantal (grondige) wijzigingen doorgevoerd. Dit gebeurde na een analyse van het bestaande stadsnet. Eventuele verdere wijzigingen zullen volgen na evaluatie van de huidige situatie en aanvullend potentieel onderzoek.

Voor de verspreide, dunbevolkte gebieden (een typisch fenomeen in West-Vlaanderen) zet De Lijn op dit moment reeds heel wat belbussen in. Het is de bedoeling om dit aantal en de kwaliteit ervan in stand te houden.

### Een voor allen, allen voor een...

Het Toekomstplan van De Lijn mag nog zo fantastisch onderbouwd zijn, de uiteindelijke uitwerking is afhankelijk van de wil tot samenwerking van verschillende partijen. Elk actiepoint uit het Toekomstplan veronderstelt een samenwerking van De Lijn en andere mobiliteitspartners en beleidsmakers. Slechts wanneer zij de handen in elkaar slaan, kan een optimaal vervoernetwerk gerealiseerd worden. ■



Foto: De Lijn

### De Lijn in West-Vlaanderen (2006)

- 】 Vervoerde reizigers: 63,5 miljoen
  - aandeel Kustram: 11 miljoen, 30% in de zomerperiode
- 】 Aantal gereden kilometers: 32,8 miljoen
  - aandeel Kustram: 3 miljoen
  - aandeel bus in eigen beheer: 16,2 miljoen
  - aandeel bus door exploitanten: 13,6 miljoen
- 】 Vloot: 340 bussen, 49 Kustrams, 9 Hermelijnen, meer dan 50 belbussen
- 】 205 bussen van privéondernemingen die lijnen exploiteren in opdracht van De Lijn.
- 】 Personeel: 873 bus- en tramchauffeurs, 171 bedienden, 128 technici