

Conceptnota openbaar vervoer vanuit basisbereikbaarheid

Supporters openbaar vervoer

Inleiding

Deze conceptnota is een aanvulling op de visienota van de supporters van het openbaar vervoer van 28/04/2015¹. Beide documenten kunnen niet los van elkaar gelezen worden. Dit concept bouwt verder op de definitie en uitgangspunten die in de visienota geschreven staan.

In die visienota vragen de supporters van het openbaar vervoer aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

1. Een grondige evaluatie van het decreet basismobiliteit in functie van het verhogen van de efficiëntie van de maatschappelijke rol van basisbereikbaarheid.
2. Een decretale regeling voor basisbereikbaarheid waarin individueel afdwingbare rechten voor gebruikers genormeerd worden, alvorens de vermindering van het aanbod wordt doorgevoerd.
3. Een participatietraject vastgelegd door de Vlaamse regering voor de totstandkoming van dit decreet waar de vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer bij betrokken worden. Het betreft onder meer de organisaties die de gezinnen, de ouderen, de jongeren, de werknemers, de bewoners van het platteland, de mensen die in armoede leven, de steden en gemeenten, ... vertegenwoordigen.
4. Dat de Vlaamse regering de normen bepaalt betreffende welk bereikbaarheidsprofiel nodig is voor iemand op een bepaalde locatie om te kunnen participeren aan de samenleving. Zo kan basisbereikbaarheid uitgroeien tot een belangrijke hefboom voor efficiënt, kwaliteitsvol en beter openbaar vervoer.
5. De regierol voor De Lijn als mobiliteitsmanager. De Lijn is regisseur voor het lokale openbaarvervoerbeleid, ook wat betreft de volledige fijnmazige ontsluiting en doorstroming en als dusdanig verantwoordelijk voor de afstemming tussen vraag en aanbod. Deze regierol omvat het bewaken van het regulerend kader, de uniformiteit en de kwaliteitsnormen voor alle vormen van georganiseerd personenvervoer, de afstemmingen met lokale overheden en operatoren, communicatie, loon- en arbeidsvoorwaarden, ...

¹ http://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/Supporters_visietekst_280415.pdf

Inhoudsopgave

A. Actoren	3
1. Overheden	5
1.1. Federaal.....	5
1.2. Vlaanderen	6
1.3. Steden en gemeenten.....	6
1.4. Tussenliggend niveau.....	7
2. De Lijn als unieke regisseur voor Vlaanderen	8
2.1. Positie van de regisseur	9
2.2. Taken van de regisseur	9
3. Operatoren	11
4. Conclusie	12
B. Uitbouw openbaarvervoeraanbod	13
1. Bouwstenen uit netmanagement voor een gelaagd openbaarvervoersysteem	13
1.1 Vervoersgebieden.....	13
1.2 Hoofdhalten (netmanagement).....	14
1.3 Minimaal te bedienen aantrekkingspolen	15
2. Hiërarchisering bestemmingen	15
2.1 Hoofdhalten	15
2.2 Kernhalten.....	16
2.3 Lijnhalten	16
2.4 Ontsluitingshalten	17
3. Hiërarchisering netwerk	18
3.1 Hoofdnet	19
3.2 Structurerend net.....	20
3.3 Verzamelnet	20
3.4 Lokaal net / "flexnet"	20
C. De supporters zijn	23

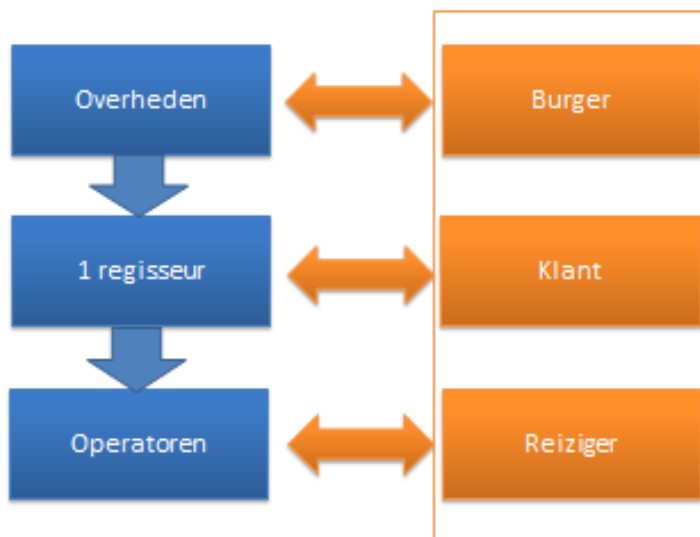
A. Actoren

De **visie** op mobiliteit en openbaar vervoer wordt vastgelegd door **overheden** op verschillende beleidsniveaus. Deze visie komt tot stand na participatie vanuit de burgers.

De visie wordt **geoperationaliseerd** door de **regisseur**. De regisseur doet dit in nauw overleg met de verschillende overheden en operatoren. De overheid sluit daartoe een beheersovereenkomst af met de regisseur. De regisseur sluit contracten af met de operatoren. Deze regisseur is ook het uniek aanspreekpunt voor de **klant**, zowel naar informatieverstrekking als voor de aankoop van de tickets.

Het openbaar vervoer wordt uitgevoerd door verschillende **operatoren**. Deze operatoren staan in voor de verplaatsing van de **reizigers**. In de visie van de Supporters van het openbaar vervoer blijft de reiziger klant bij de regisseur en staat de operator enkel in voor de fysieke verplaatsing van de reiziger. Wanneer een verplaatsing met verschillende operatoren gebeurt, blijft de klant een uniek aanspreekpunt behouden, namelijk de regisseur.

De interactie tussen de actoren wordt afgebeeld in het onderstaande schema:



Eigen schema

Omwille van de onderlinge interdependenties tussen overheden, regisseur, operatoren en klanten, vragen de supporters van het openbaar vervoer dat er één onafhankelijke ombudsman voor openbaar vervoer komt.

1. Overheden

Het politiek landschap is sterk versnipperd op verschillende niveaus: federaal, Vlaams, provincies, gemeenten. Dat is een uitdaging voor de efficiëntie van het openbaarvervoersysteem.

Vanuit de supporters van het openbaar vervoer verwachten wij van de overheden dat zij een visie ontwikkelen over openbaar vervoer. Dat gebeurt in **lange termijn beleidsplannen**. Bovenlokaal gaat het over het Beleidsplan Ruimte en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze plannen leggen een lange termijn visie op het openbaar vervoer vast. Op lokaal niveau is er het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het is van belang dat de visies van de verschillende overheden op elkaar afgestemd worden. Dat is het geval voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen, deze afstemming is voorzien in het Mobiliteitsdecreet².

1.1. Federaal

De afstemming met het mobiliteitsbeleid van de federale overheid (fiscaliteit, verkeersregelgeving en NMBS) is vandaag onvoldoende en moet structureel worden verbeterd.

Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn hoofdzakelijk gewestelijke bevoegdheden. Toch zijn een aantal sturende elementen (zoals fiscaliteit) nog steeds (gedeeltelijk) verankerd op federaal niveau.

Een belangrijke operator wordt aangestuurd via het federaal niveau. Zowel de beheersovereenkomst als het investeringsprogramma van de NMBS (zie ook A.3.1) wordt vastgelegd op federaal niveau.

Bij de zesde staatshervorming werd beslist dat elk gewest een vertegenwoordiger zou krijgen in het bestuur van de NMBS en infrastructuurbeheerder Infrabel. Deze moet waken over een betere afstemming tussen gewestelijk mobiliteitsdoelstellingen en de werking van NMBS en Infrabel.

Bijkomend aandachtspunt is een betere onderlinge afstemming tussen het aanbod van de NMBS, De Lijn en andere operatoren (MIVB, TEC en buurlanden). Dat kan de attractiviteit voor de klant verbeteren, en tegelijk belangrijke efficiëntiewinsten met zich meebrengen.

Vlaanderen moet voldoende instrumenten krijgen om het federaal spoorbeleid mee aan te sturen. Het vastleggen van een Vlaamse spoorstrategie is onvoldoende om hierin sturend op te treden.

² <http://www.codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1017814.html>

De supporters vragen een structurele afstemming en samenwerking tussen de Vlaamse regisseur en operator (De Lijn) en de federale operator (NMBS).

1.2. Vlaanderen

De Vlaamse visievorming gebeurt in lange termijn beleidsplannen, concreet gaat het over het in het bijzonder **Beleidsplan Ruimte**³ en het **Mobiliteitsplan Vlaanderen**⁴. Deze plannen leggen een lange termijn visie op het openbaar vervoer vast.

Voor de invulling van basisbereikbaarheid is de link tussen ruimte en mobiliteit zeer belangrijk. Deze link wordt in de eerder vermelde beleidsplannen nog onvoldoende gemaakt.

We pleiten voor een duidelijke structurering van het netwerk op Vlaams niveau (zie B) die verankerd wordt in deze lange termijn visie.

Op basis van de visie uitgewerkt in deze beleidsplannen wordt het decreet personenvervoer⁵ aangepast en verfijnt De Lijn zijn investeringsprogramma (een vervolg op of actualisering van de Mobiliteitsvisie2020⁶).

Rekening houdend hiermee stelt de Vlaamse overheid een nieuwe beheersovereenkomst op.

De supporters vragen ook voldoende overleg met de verschillende infrastructuurbeheerders (AWV, W&Z, ...)

1.3. Steden en gemeenten

Basisbereikbaarheid mag niet op de schouders van de lokale besturen afgewenteld worden.

Voor de supporters kunnen de steden en gemeenten geen regisseur of operator van het openbaar vervoer worden. Het ontbreekt hen aan schaalgrootte of knowhow.

De steden en gemeenten moeten wel een belangrijke en volwaardige gesprekspartner worden in het uitstippelen van basisbereikbaarheid op lokaal niveau (zie verder: het lokaal net of de bediening van ontsluitingshalten).

³ <http://www.beleidsplanruimte.be/>

⁴ <http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be/>

⁵ <http://www.codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1008191.html>

⁶ <https://www.delijn.be/nl/mobiliteitsvisie2020/>

De gemeente is immers het best geplaatst om het openbaar vervoer af te stemmen op de lokale noden van hun inwoners.

Van de steden en gemeenten verwachten de supporters:

- Een lokaal locatiebeleid. De gemeente kan sturend optreden bij het inplannen van nieuwe verkavelingen, nieuwe bedrijventerreinen of andere ontwikkelingen van lokale aantrekkingspolen. Daarbij moet de gemeente rekening houden met de bestaande openbaarvervoernetwerken (zie luik B, 3. Hiërarchisering netwerk).
- Een gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit gemeentelijk mobiliteitsplan geeft een duidelijke visie op de ontwikkeling van mobiliteit binnen de gemeente in samenspraak met de regisseur die dit proces mee begeleidt binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie.
- Een garantie voor doorstroming. Enerzijds als voornaamste wegbeheerder en anderzijds op gebied van handhaving verwachten wij van de steden en gemeenten een belangrijke rol om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te garanderen.
- Partner in de uitbouw van een lokaal net. We pleiten voor een uitbouw van een lokaal net (zie luik B, 3. Hiërarchisering netwerk) door middel van de bestaande instrumenten samenwerkings- en subsidieovereenkomsten.

1.4. Tussenliggend niveau

Er werden recent een aantal voorstellen gedaan met betrekking tot een tussenliggend beleidsniveau, deze voorstellen gingen van de 5 provincies tot een 20-tal intercommunales.

De supporters pleiten ervoor tussenliggende beleidsniveaus geen rol toe te kennen in de organisatie van het openbaar vervoer en om geen nieuwe beleidsniveaus te creëren omdat dit zorgt voor een verdere versnippering van het openbaar vervoer.

2. De Lijn als unieke regisseur voor Vlaanderen

De supporters pleiten voor een enkele regisseur voor het hele aanbod aan openbaar vervoer.

Dit heeft een aantal voordelen:

- Marktkennis
- Schaalvoordelen (bijvoorbeeld bij het onderhandelen met operatoren)
- Geen versnippering
- Samenwerken met andere actoren (overlegstructuren & afstemming)
- Een enkel aanspreekpunt voor de klant

Stakeholders zeggen daarover:

“Coördinatie door De Lijn op bovenlokaal niveau, aan de reiziger aangepaste normering en afstemming met het treinaanbod zijn absoluut noodzakelijk voor een efficiënt aanbod.”⁷

“In het algemeen moeten we opletten dat we het huidige aanbod niet vervangen door een wirwar aan systemen met elk hun eigen dienstregeling, gebruiksvoorwaarden, tarieven en personeel, waardoor de gebruiker door de bomen het bos niet meer ziet. Ons openbaar vervoer dreigt zeer onoverzichtelijk te worden.”⁸

De supporters stellen vast dat De Lijn het meest geschikt is om deze rol in te vullen, gezien het hoge strategische niveau waarop De Lijn opereert, evenals de expertise die ze in het veld heeft opgebouwd (zie ook het MORA advies⁹).

Toch zijn er een aantal verbeterpunten noodzakelijk ten opzichte van de huidige invulling van De Lijn als mobiliteitsmanager. Onder meer als het gaat over aanbod dat de huidige entiteitsgrenzen overschrijdt of gemeenten die onvoldoende geconsulteerd worden. De opbouw van de beheersovereenkomst en de invulling van basisbereikbaarheid moet ruimte laten voor inspraak en participatie. Op dit ogenblik kan De Lijn zich bijvoorbeeld verschuilen achter het

⁷ Open brief aan de Minister van Mobiliteit en Openbare werken en de leden van de Commissie Mobiliteit en Openbare werken van het Vlaams Parlement, VRA, 2 juni 2015

⁸ <http://www.netwerktegenarmoede.be/documents/Modellen-voor-basisbereikbaarheid.pdf>

⁹ <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-basisbereikbaarheid>

decreet basismobiliteit als er een vraag naar de bediening van een bedrijventerrein komt (bvb. de bediening van onze havengebieden).

De Lijn moet de samenwerking onderling tussen de bestaande entiteiten sterk verbeteren. Een mobiliteitsprobleem en/of openbaar vervoer stopt niet (of zou niet mogen stoppen) aan provinciegrenzen (die samenvallen met de grens van de entiteit), andere artificiële grenzen of die "territoriumgebonden" zijn. Bvb. regio Temse, Bornem, Puurs, Willebroek en Sint-Amands waar er een ontbrekende schakel is over de Schelde en waar drie entiteiten betrokken zijn: Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant die blijkbaar zéér slecht op elkaar afgestemd zijn... Wij veronderstellen dat dit niet de enige plaats is waar er zich zulke problemen voordoen.

Daarom vragen de supporters één regisseur en één beleid over natuurgrenzen en door mensen opgetrokken grenzen heen.

2.1. Positie van de regisseur

De regisseur operationaliseert de visie van de overheden. Daarvoor werkt de regisseur nauw samen met de **overheden** en is een belangrijke partner in het overleg. Als EVA (extern verzelfstandigd agentschap) vervult De Lijn op dit ogenblik deze rol ten opzichte van de Vlaamse Overheid. Op basis van het mobiliteitsdecreet vervult De Lijn deze functie ten opzichte van de gemeenten, De Lijn is vertegenwoordigd in de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie).

De regisseur staat in voor de aanbesteding van vervoersopdrachten aan de verschillende operatoren. De supporters willen dat deze rol behouden blijft.

De regisseur is het uniek aanspreekpunt voor de **klanten**. De regisseur verstrekt informatie (via website, telefonisch, publicaties, loket, ...) aan de klanten. Betalingen voor de geleverde diensten gebeuren via de regisseur.

De Lijn vervult op dit ogenblik heel wat van deze rollen. Een aantal hiervan moeten versterkt worden.

2.2. Taken van de regisseur

De Lijn treedt op als regisseur en vervult in die hoedanigheid een aantal rollen:

- **Bewaken recht/wetgevend kader (aanbod en tarieven)**
 - De tariefzetting moet gelijk zijn voor heel Vlaanderen en de gebruiker moet zekerheid hebben over de gehanteerde tarieven over heel Vlaanderen.

- Bijzonder aandachtspunt is daarbij de tariefintegratie tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer en het invoeren van een uniek vervoerbewijs voor alle vormen van openbaar vervoer.
- Afstemmen van verschillende vervoerssystemen op elkaar.
- **Bewaken kwaliteitsnormen van alle vormen van georganiseerd personenvervoer**
 - Ook nieuwe mobiliteitsconcepten moeten aan de nodige kwaliteitsnormen voldoen en op coherente wijze doorheen Vlaanderen worden ingevoerd. Zoniet dreigt het vervoerslandschap enkel complexer te worden voor de gebruikers.
 - Normen voor gebruiksvriendelijkheid (bvb. belbuscentrale, ...).
 - Veiligheid, toegankelijkheid en comfort van het materieel.
 - Uitrusting van de halten (wachtruimte, multimodale voorzieningen, ...).
- **Afstemming met overheden**
 - Als regisseur heeft De Lijn een belangrijke rol in het **overleg** tussen overheden (zie 1.Overheden), operatoren (zie 3.Operatoren) en gebruikersgroepen. Overleg met infrastructuurbeheerders moet structureel, verplicht en resultaatgericht zijn (meer afstemming en synergie, flexibel inspelen op nieuwe bestemmingspolen, ...). Dit overleg blijft niet beperkt tot enkel het aanbod, maar bijvoorbeeld ook het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer (inclusief de afregeling van verkeerslichten op gemeente- en gewestwegen).
 - De overheden leveren alle noodzakelijke informatie aan zodat de regisseur zijn rol naar behoren kan invullen (bvb. wegenwerken, nieuwe ontwikkelingen met een impact op de vervoersvraag, ...)
- **Aansturing en kwaliteitsbewaking van operatoren**
 - Alle betrokken operatoren delen hun (reizigers)gegevens met de regisseur, zodat die zijn rol optimaal kan uitoefenen.
 - Standaarden voorzien voor interoperabiliteit zodat ritten van verschillende vervoersaanbieders centraal kunnen geraadpleegd worden en via één betaalplatform kunnen worden afgehandeld.
- **Klantvriendelijk aanspreekpunt voor de klant**
 - Informatie bundelen – uniek aanspreekpunt voor gebruiker. De regisseur staat in voor bundeling van informatie over elke vorm van openbaar vervoer (ook de loketfunctie).
 - Transparantie in de communicatie verhogen, zeker naarmate er meer afstemming nodig is tussen verschillende vervoersmodi.
 - De regisseur beheert de 'mobiliteitscentrale' voor alle operatoren.

- **Loon-en arbeidsvoorwaarden vaststellen voor operatoren**
 - Afstemmen van loon- en arbeidsvoorwaarden tussen verschillende operatoren.
 - Uitklaren van verantwoordelijkheden van chauffeurs in nieuwe mobiliteitsconcepten.
 - Rij- en rusttijden.
 - Opleidingen.

- **Rapporteren aan de overheden**
 - Regelmatig wordt het aanbod geëvalueerd
 - Verzamelen van alle relevante informatie bij de operatoren
 - Aanbevelingen geven voor het herzien van de regelgeving

3. Operatoren

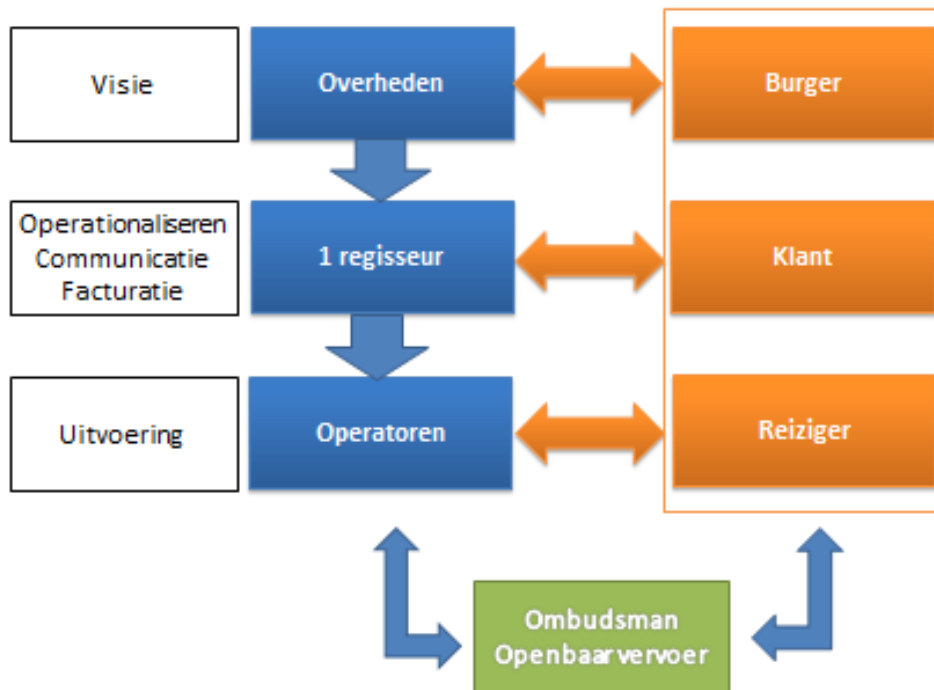
De regisseur staat in voor de aanbesteding van vervoersopdrachten aan de verschillende operatoren.

Daarbij stellen de supporters volgende krijtlijnen voorop:

- De Lijn moet naast regisseur ook interne operator blijven om voldoende kennis en voeling met het terrein te kunnen behouden.
- Het openbaar vervoer kan door diverse operatoren worden uitgevoerd. Zij schakelen zich dan mee in het tariefsysteem van De Lijn.
- Er is ten allen tijde een goede afstemming en afspraken nodig tussen de verschillende operatoren. Zij erkennen ook ten volle de rol van de De Lijn als regisseur.
- Aanverwante mobiliteitssystemen, zoals fiets- en autodelen, vrijwilligersvervoer, dorpsauto's, bedrijfsshuttles, maken geen deel uit van het openbaar vervoer en moeten tot het privaat vervoer gerekend worden. Afstemming op het netwerk van openbaar vervoer is wel nuttig en zinvol (bv. kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan de bushalte, afstemming op vertrektijden, ...)
- Private systemen zoals MAV en MMC maken geen deel uit van het openbaar vervoer, maar kunnen verder ontwikkeld worden op voorwaarde dat ze aanvullend zijn en zich tot duidelijke niches/doelgroepen richten. Ze kunnen niet in concurrentie treden met het openbaar vervoer. Idem dito voor eigen gemeentelijke initiatieven.

4. Conclusie

Elk van de actoren krijgt een duidelijke rol, waarbij de regisseur als scharnier werkt tussen overheden en operatoren en als uniek aanspreekpunt fungeert voor de klant.



Eigen schema

B. Uitbouw openbaarvervoeraanbod

Hoewel er vandaag al een zekere hiërarchie in het netmanagement van De Lijn zit ingebouwd, combineren verbindende lijnen onder druk van de basismobiliteit vaak ook de rol van ontsluitende lijnen. Daardoor verliezen vele lijnen een groot deel van hun aantrekkingskracht.

Zoals we bij andere modi (bvb. wegen en waterwegen) zien is een hiërarchisering van het netwerk op basis van de gewenste functie belangrijk om de efficiëntie ervan te verbeteren.

1. Bouwstenen uit netmanagement voor een gelaagd openbaarvervoersysteem

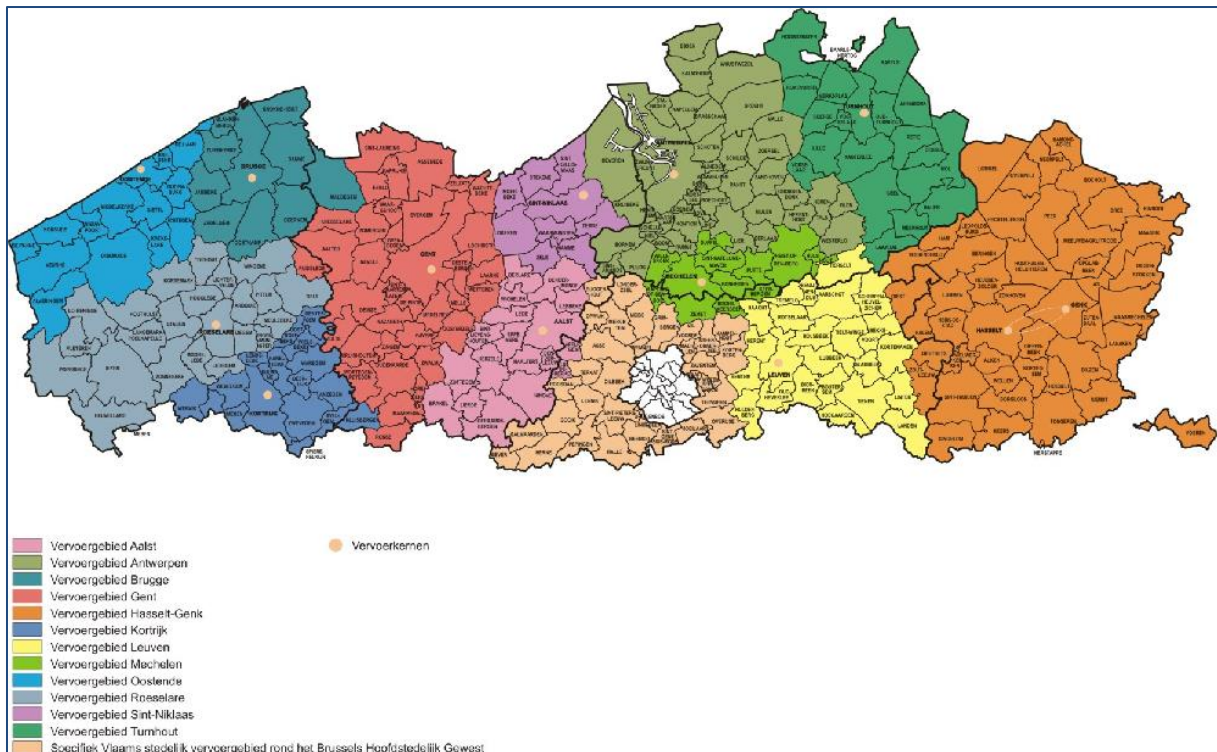
In het besluit netmanagement¹⁰ werden een aantal bouwstenen vastgelegd die gebruikt kunnen worden voor het uitbouwen van een gelaagd openbaarvervoersysteem. In functie van deze nota maken we gebruik van 3 structurerende elementen uit het netmanagement: (1) vervoersgebieden, (2) hoofdhaltens en (3) minimaal te bedienen aantrekkingspolen.

Deze structurerende elementen kunnen opnieuw gebruikt worden bij de uitbouw van een toekomstig openbaarvervoersysteem.

1.1 Vervoersgebieden

De vervoersgebieden zijn vastgelegd in het besluit netmanagement.

¹⁰ Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement van 13/12/2002
<http://www.codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1010400.html>



Bron: besluit netmanagement (via website De Lijn)

De twaalf vervoersgebieden liggen rond de steden Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, de bipool Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er nog het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bij deze oefening werden de gemeenten geconsulteerd. Vervoersgebieden moeten beantwoorden aan de huidige sociaal-economische context, maar de basis is alvast sterk onderbouwd.

1.2 Hoofdhaltten (netmanagement)

In het besluit van de Vlaamse regering betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest wordt een hoofdhalte omschreven als "één halte of verschillende haltes met dezelfde naam die één geheel vormen, aangeduid met het opschrift hoofdhalte (...). Aan een hoofdhalte worden er voor de reizigers meer kwalitatieve voorzieningen uitgebouwd dan de halte-infrastructuur zoals omschreven in artikel 15 ("gewone halte"). In elke gemeente wordt minstens één hoofdhalte uitgebouwd. De hoofdhaltten bevinden zich op centrale plaatsen in de gemeenten.

Het besluit netmanagement legt voor elk van de 308 steden en gemeenten een (of meer) hoofdhalte(n) vast. Deze hoofdhaltten worden uitgebouwd als knooppunt tussen de verschillende vervoernetwerken.

1.3 Minimaal te bedienen aantrekkingspolen

Daarnaast somt het besluit netmanagement op welke lokale en bovenlokale aantrekkingspolen een bediening met openbaar vervoer dienen te krijgen (Het Netmanagement - 4.9 Te bedienen aantrekkingspolen¹¹).

Vanuit de definitie voor basisbereikbaarheid¹² vragen de supporters dat elk van deze lokale aantrekkingspolen ook in de toekomst ontsloten wordt met een vorm van openbaar vervoer.

2. Hiërarchisering bestemmingen

Basisbereikbaarheid kan volgens de supporters uitgewerkt worden als een aanvulling, uitbreiding (en uiteraard ook actualisatie) van de principes vastgelegd in het besluit netmanagement¹³. Het is logischer te vertrekken vanuit algemeen geldende principes op hoger niveau (netmanagement) en dan mazen van het netwerk te verkleinen (basismobiliteit) in plaats van omgekeerd. Het openbaarvervoernetwerk wordt vorm gegeven door de te ontsluiten bestemmingen.

De supporters werkten daarvoor een categorisering uit om de verschillende types halte in te delen:

2.1 Hoofdhaltten

De hoofdhaltten werden vastgelegd in het besluit netmanagement (zie ook B.2.1).

Op netwerk niveau zijn de hoofdhaltten de knooppunten tussen de verschillende niveaus van het netwerk. Het lokaal net / "flexnet" takt altijd aan op een hoofdhalte.

Deze hoofdhaltten worden uitgebouwd als **multimodale knooppunten** die voldoen aan een aantal kenmerken (naast wat voorzien is in het besluit netmanagement):

¹¹ <http://www.codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1010400.html>

¹² Visienota Supporters openbaar vervoer: http://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/Supporters_visietekst_280415.pdf

¹³ Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement van 13/12/2002

- Kwalitatief hoogstaande wachtinfrastuctuur
- Toegankelijke informatie voor de reizigers
- aansluiten op fietsroutenetwerken
- fietsparkeerplaatsen (en laadpalen voor elektrische fiets)
- (deel)fietsverhuur
- aansluiting voor het lokaal net / "flexnet" (zie 4.)
- parkeerplaatsen voor auto's
- aanbod autodelen
- toegankelijk voor mensen met een beperking
- aanwezigheid van diensten en kleinhandel (buurtwinkel, crèche, school, administratieve diensten, ...)
- eventueel de uitbouw van een fietspunt

De regisseur staat in voor de uitbouw van de hoofdhalte in samenspraak met de operatoren en de gemeente.

2.2 Kernhalten

Steden en gemeenten zijn opgebouwd uit meerdere deelgemeenten en/of woonkernen¹⁴.

'Bestaande woonkern' is gedefinieerd als 'een gebied met dichte bebouwing, bestemd voor bewoning, waar gemakkelijk een aansluiting op bestaande infrastructuur kan worden gerealiseerd en dat gekarakteriseerd wordt door de effectieve beschikbaarheid van primaire voorzieningen van dagelijkse, commerciële, dienstverlenende en socio-culturele aard'¹⁵.

Per deelgemeente of bestaande woonkern wordt 1 kernhalte geselecteerd. Deze halte is centraal gelegen (en bedient zo veel mogelijk lokale aantrekkingspolen). Ook deze halte is zoveel mogelijk als multimodaal knooppunt uitgerust.

In het ov-netwerk hebben zij een belangrijke rol in functie van het verzamelen ("verzamelnet") naar het hogere niveau van het netwerk.

2.3 Lijnhalten

Dit zijn aantrekkingspolen of woonzones (haltes met een hoog reizigerspotentieel) die trajectmatig in de bediening van het verzamelnet of structurerend net (zie verder) kunnen worden opgenomen. Gezien deze halten langs een lijninfrastructuur liggen zijn dit quick wins om de efficiëntie van het netwerk te verbeteren.

¹⁵ Decreet houdende de Vlaamse Wooncode van 15/07/1997

Er wordt niet vanuit een vaste afstand tussen de halten geredeneerd, maar vanuit het reizigerspotentieel, waarbij een minimale afstand tussen 2 halten van 500 m wordt behouden in functie van de commerciële snelheid tenzij andere omstandigheden (zoals een hoge bevolkingsdichtheid of een barrière die de toegankelijkheid tot de halte in het gedrang brengt).

2.4 Ontsluitingshalten

Voor zover dat lokale aantrekkingspolen niet in de onmiddellijke omgeving van een andere halte (hoofdh halte, kernhalte of lijnh halte) vallen worden deze aantrekkingspolen ontsloten door een ontsluitingshalte. In het netwerkmodel (zie verder) is dit het laagste niveau van het netwerk: het lokaal net of "flexnet".

We maken onderscheid tussen 2 types ontsluitingshaltes:

- **Woonzones.** Dit zijn de vertrekpunten van de verplaatsing. Daarbij wordt rekening gehouden met bepaalde karakteristieken (aantal inwoners, woondichtheid, inkomen, leeftijdsgroepen, autobezit, ...). Sociale woonwijken en wijken met veel ouderen moeten zeker mee ontsloten worden. Er wordt geen maximale halteafstand voorzien, dit is afhankelijk van het type bediening.
- **Lokale aantrekkingspolen** (zoals voorzien in het besluit netmanagement):
 - Gemeentehuis/administratief centrum
 - Postkantoor
 - Vredegerecht, rechtbank
 - Begraafplaats, crematorium
 - Rusthuis
 - School
 - Openbare markt, winkelconcentratie, shoppingcentrum
 - Sporthal/zwembad
 - Sociocultureel centrum, bioscoop
 - Bibliotheek
 - OCMW-kantoor
 - VDAB-kantoor
 - NMBS-station (andere dan hoofdh halte/kernhalte)
 - Ziekenhuis
 - Gevangenis

Op basis van bijkomend onderzoek, bij voorbeeld bij opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan, kunnen daar nog een aantal bijkomende aantrekkingspolen aan toegevoegd worden zoals lokale tewerkstellingspolen, jeugdlokalen, recreatieve of toeristische bestemmingen, ...

Voor de ontsluiting van deze haltes kunnen alternatieve exploitatievormen dan een reguliere buslijn in aanmerking komen. Deze afweging gebeurt in overleg met de regisseur (De Lijn) en de lokale overheid. De minimale bediening wordt

decretaal vastgelegd. De exploitatievorm wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de Vlaamse Overheid (zie verder).

3. Hiërarchisering netwerk

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voor het autowegennet een duidelijke hiërarchisering opgenomen in functie van de functie (verbinden, verzamelen of ontsluiten). Daar werkt men met hoofdwegen, primaire weg (cat I en II), secundaire wegen en lokale wegen.

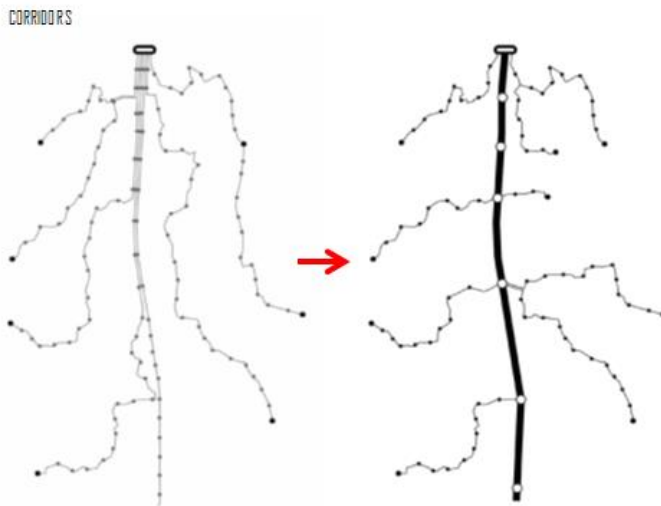
Ook voor het openbaar vervoer moet een dergelijke hiërarchisering geconcretiseerd worden. De supporters bouwden naar analogie een structuur op voor het openbaar vervoer:

Niveau	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	(voorbeelden)	Uitwerking
1 "hoofdnet"	Verbinden op bovenlokaal niveau	Verzamelen op bovenlokaal niveau	IC-trein	Verbindt hoofdhaltens van vervoersgebieden
2 "structurerend net"	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Verbinden op bovenlokaal niveau	L of IC-trein (voormalig IR ¹⁶), snelbus, sneltram	Verzamelt naar hoofdhaltens vervoersgebied, verbindt hoofdhaltens
3 "verzamelnet"	Verbinden en/of verzamelen op lokaal niveau	Ontsluiten op lokaal niveau	L-trein, bus, tram	Verzamelt naar hoofdhaltens, (verbindt hoofdhaltens), ontsluit naar hoofdhaltens vanuit kernhaltens, lijnhaltens of bovenlokale bestemming
4 "lokaal net"/"flexnet"	Ontsluiten op lokaal niveau		Belbus	Ontsluit naar hoofdhaltens (ontsluitingshaltens)

Eigen tabel

¹⁶ IR bestaat niet meer sinds december 2014.

Onderstaande figuur is een illustratie van de hiërarchisering zoals hierboven is vastgesteld. De ov-corridor in de figuur is van een hoger niveau, maakt namelijk deel uit van het "structurerend net", de lijnen die aanvoeren naar het structurerend net zijn deel van het "verzamelnet".



Bron: Mathias Blondia, ORDERin'F

Dit geeft de mogelijkheid om nieuwe ontwikkelingen te enten op dit structurerend net. Dit heet Transit-Oriented Development (TOD), een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt.

Het openbaar vervoerssysteem wordt hierbij als de ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling gezien. TOD kan worden samengevat als een regionaal netwerk van rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer gecentreerde leefomgevingen, gekarakteriseerd door hogere bebouwingdichtheden, gemengde functies en een menselijke maat.¹⁷

De supporters werken dit verder uit:

a. Hoofdnet

De ruggengraat van het openbaar vervoer zijn de IC-treinen die de verschillende vervoersgebieden verbinden. De hoofdfunctie is verbinden op bovenlokaal niveau. De nevenfunctie is het verzamelen op bovenlokaal niveau.

¹⁷ http://nl.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development

b. Structurerend net

Het structurerend net verzamelt (en in mindere mate: verbindt) op bovenlokaal niveau. Het wordt uitgevoerd door hoogwaardig openbaar (trein, snelbus of sneltram) vervoer met een hoge commerciële snelheid. Het aantal stopplaatsen is beperkt.

Deze stamassen of corridors krijgen absolute prioriteit inzake doorstroming.

Dit structurerend net vervult een belangrijke rol bij het sturen van nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen.

Het structurerend net knoopt aan op de hoofdhaltens.

c. Verzamelnet

Het verzamelnet verzamelt reizigers naar de hoofdhaltens vanuit kernhaltens of lijnhaltens en verbindt hoofdhaltens met elkaar. Het ontsluit daarnaast ook bovenlokale bestemmingen.

De halteafstand is kleiner dan bij het structurerend net.

d. Lokaal net / "flexnet"

In tegenstelling tot de hogere netwerken, die op Vlaams niveau (of eventueel op niveau van de vervoersgebieden – voor wat betreft het verzamelnet) vastgelegd worden, zijn de steden en gemeenten belangrijke sturende actoren bij de totstandkoming van dit lokaal net.

Het lokaal net (of "flexnet") en dus de principes voor de bediening van ontsluitingshaltens moeten volgens de supporters worden vastgelegd in het (bestaand en decretaal verplicht) gemeentelijk mobiliteitsplan¹⁸ maar voldoen aan de criteria die decretaal opgelegd zijn in het decreet basisbereikbaarheid.

De operator(en) die instaan voor de bediening van het lokaal net zijn niet noodzakelijk de NMBS of De Lijn. De Lijn is als regisseur wel betrokken bij de uitbouw van het lokaal net.

De procedure voor het organiseren van openbaar vervoer kan volgens de supporters ingebed worden in de bestaande systematiek van de samenwerkingsovereenkomsten¹⁹ en/of projectsubsidies²⁰, waarbij De Lijn als

¹⁸ <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=859&nav=9>

¹⁹ <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=1409>

²⁰ <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=1410>

regisseur voor het openbaar vervoer optreedt, en een belangrijke rol blijft spelen.

Door de operationalisering van het lokaal net in de (bestaande en decretaal vastgelegde) Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) te behandelen heeft dit als voordeel dat **alle betrokken actoren** (sowieso verplicht: Vlaams Gewest, VVM De Lijn en gemeente²¹) aanwezig zijn. In dit geval is voorzien dat de GBC uitgebreid wordt met de NMBS en de provincie en liefst aangevuld met het lokale middenveld²².

Ook de mogelijkheid dat verschillende (buur)gemeenten samenwerken is al decretaal vastgelegd. In dit geval is er een intergemeentelijk mobiliteitsplan en een interGemeentelijke Begeleidingscommissie (iGBC).

Op deze manier wordt het aanbod openbaar vervoer volgens de supporters beter verweven in het **algemene mobiliteitsbeleid** van de gemeente.

Gezien nu al wegen, fietspaden en de realisatie van het netmanagement in deze procedure vervat zitten, is het niet meer dan logisch ook basisbereikbaarheid hier in te bedden.

De supporters vragen om in de samenwerkingsovereenkomst de mogelijke exploitatievormen in functie van basisbereikbaarheid op te nemen. De meest optimale exploitatievormen kunnen afhankelijk zijn van verschillende factoren (zoals het type aantrekkingspool, de doelgroep, specifieke lokale noden of opportuniteiten). Ze moeten op basis van de reële behoeften van de individuele gebruikers ingezet kunnen worden, vanuit een visie op multimodaliteit.

De nieuwe samenwerkingsovereenkomst die de supporters ingevoerd willen zien voorziet voor elk van de exploitatievormen op objectieve basis een subsidieniveau (dat kan een % van de totale kost zijn, een subsidie per rit, ...). De verschillende systemen moeten volgens de supporters maximaal op elkaar afgestemd worden (een rol voor de regisseur).

Het is volgens de supporters belangrijk dat de steden en gemeenten hierdoor geresponsabiliseerd worden en dus een incentive krijgen om hun ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op elkaar af te stemmen.

²¹ Vastgelegd in het mobiliteitsdecreet:

<http://www.codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1017814.html>

²² <http://www.mobienvlaanderen.be/pdf/mobiliteitsbeleid/2013-02-27-bvr-staatsblad.pdf>

Typevoorbeeld samenwerkingsovereenkomst openbaar vervoer voor de bediening van het lokaal net/ flexnet/ bediening ontsluitingshalten.

Deze samenwerkingsovereenkomst is een bindende overeenkomst tussen gemeente(n), Vlaamse Overheid en regisseur (De Lijn) en gebaseerd op de bestaande samenwerkingsovereenkomsten.

De samenwerkingsovereenkomst voldoet aan de decretale voorwaarden (mobiliteitsdecreet, decreet personenvervoer en decreet op basisbereikbaarheid), waaronder:

- bediening van ontsluitingshalten (welke halten worden bediend)
- aansluiting met de hoofdhalte

Alle samenwerkingsovereenkomsten vallen onder een 'kwaliteitsgarantie': ze worden voorgelegd aan een externe kwaliteitsadviseur. Dit is al zo voor de bestaande samenwerkingsovereenkomsten, ook voor deze nieuwe samenwerkingsovereenkomst aanbod openbaar vervoer.

De samenwerkingsovereenkomst openbaar vervoer omschrijft de gekozen exploitatievorm. Motivatie voor de gekozen exploitatievorm is onderdeel van het (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan. De potentiële exploitatievormen zitten in het portfolio van de regisseur.

De samenwerkingsovereenkomst bevat de verbintenissen van de verschillende actoren:

- Aanbesteding: de regisseur staat in voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Door dit te bundelen bij de regisseur is er een sterkere onderhandelingspositie. Daarnaast wordt de dienstverlening opgenomen in het totale vervoersaanbod van de regisseur.
- Doorstroming en haltevoorzieningen: de respectievelijke wegbeheerder gaat verbintenissen aan.
- Financiering: in functie van de gekozen exploitatievorm worden de kosten voor de bediening gesplitst tussen gemeente en Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid staat in voor het gedeelte van de kosten dat beantwoordt aan de minimale eisen voorzien in het decreet basisbereikbaarheid. De gemeente staat in voor bijkomende (hogere) levels of service.
- Opbrengsten: worden herverdeeld in functie van financiering.

De **tarieven voor de eindgebruiker** worden vastgelegd in de beheersovereenkomst met de regisseur en zijn onderhevig aan sociale correcties.

C. De supporters zijn...

ABVV Senioren – ACLVB – ACOD – ACV Openbare Diensten – Beweging.net – BTB Bus & Car – Climaxi – Federatie Onafhankelijke Senioren – Hart boven Hard – Links Ecologisch Forum – Netwerk Duurzame Mobiliteit – OKRA – S-Plus – Trage Wegen – TreinTramBus – Verkeersplatform Klein-Brabant/Vaartland – Vlaams ABVV – Vlaams ACV – Vlaamse Ouderenraad – Welzijnszorg