

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag.

1.	INHOUDELIJK.....	1
1.1	Probleemstelling.....	1
1.2	Onderzoek.....	3
1.3	Uitgangspunten.....	4
1.4	Basisbereikbaarheid.....	6
	A. Naar een gelaagd vervoersmodel.....	6
	B. Overkoepelende, modusonafhankelijke mobiliteitsregie.....	8
	C. Vervoerregio's.....	9
	D. Permanente monitoring van de dienstverlening.....	10
2.	UITROL.....	11
1.	Proefprojecten basisbereikbaarheid.....	11
2.	Systematische uitrol over Vlaanderen.....	12
3.	Timing.....	13
3.	VOORSTEL VAN BESLISSING.....	13

1. INHOUDELIJK

1.1 Probleemstelling

Een sterk openbaar vervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar vervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag d.m.v. collectief transport en kan sterk bijdragen in de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

Mobiliteit werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet Personenvervoer dat een basisaanbod aan openbaar vervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod

aan openbaar vervoer. Bij de uitwerking van basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar vervoer – en daarenboven op één operator, De Lijn - om aan alle vervoersvragen tegemoet te komen zonder rekening te houden met de voordelen die combimobiliteit, het overstappen tussen verschillende vervoersmodi, biedt. De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat. Zo bouwde De Lijn haar eigen vervoersnet te veel uit los van het treinnet en trad het uitgebreide, maar weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren.

Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendig door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

Basismobiliteit vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraag gestuurd openbaar vervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar vervoersaanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat een onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag, we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en het onmogelijk is het kernnet te versterken, net daar waar openbaar vervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoerstromen in buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoerstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend kernnet met voldoende capaciteit. Basismobiliteit holde zo de mogelijkheid uit om grondig werk te maken van een hiërarchisch gelaagd netwerk en effectief een modal shift in personenmobiliteit te bewerkstelligen.

Ondanks de (dure) inzet van geregeld vervoer voor specifieke vervoersvragen ontwikkelden zich daarnaast verschillende aanvullende systemen die zich richtten tot een specifieke vervoersvraag:

- In de marge van het Pendelfonds werden shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen.
- Verscheidene steden en gemeenten werkten een systeem van taxicheques uit om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren.
- De meeste steden en gemeenten in Vlaanderen organiseren via de Mindermobielencentrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen.
- Vlaanderen heeft een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.
- De ziekenfondsen hebben vervoersmogelijkheden voor niet-dringend ziekenvervoer uitgebouwd.
- In samenwerking met De Lijn organiseren de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs.
- De NMBS vervoert personen met een mobiliteitsbeperking van niet-toegankelijke stations naar toegankelijk stations.
- Recent zijn er verschillende "peer to peer"-vervoerdiensten opgedoken.
- De laatste jaren is er veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen.

- Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,...) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigenom verplaatsingen mee te organiseren.
- e.a.

Deze verschillende systemen worden vandaag niet geïntegreerd. Dit verhindert een optimale inzet van materieel, middelen en personeel.

Tot slot bestaat er een onvoldoende koppeling tussen infrastructuur, ruimtelijke inrichting en vervoer. Ook bij beslissingen van andere beleidsdomeinen wordt nog te weinig de impact op mobiliteit in kaart gebracht.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen wordt gekarakteriseerd door een verspreid bebouwingspatroon en een hoge graad van lintbebouwing. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden nog al te vaak excentrisch ingeplant. De ontsluiting is nu vaak het laatste vraagstuk dat bij realisatie van een nieuwe ontwikkeling moet opgelost worden.

1.2 Onderzoek

De laatste jaren werd heel wat onderzoek uitgevoerd en dit zowel op vlak van de 'bovenzijde' van het net, het kernnet, als de 'onderzijde' van het net, het vervoer op maat.

De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet rond Brussel door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) werd in 2003 (en 2009) onderzocht. Een soortgelijke studie is op dit ogenblik lopende naar de uitbouw van een GEN rond Antwerpen en Gent. Dergelijk onderzoek moet toelaten dat de aangepaste dienstregeling en de netopbouw van het treinverkeer vanaf december 2017 een grotere afstemming met aantakende netten bewerkstelligd.

De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn geeft als belangrijkste conclusie mee dat er een duidelijke nood is aan ruggengraat - een hoofdstructuur - van het openbaar vervoer met kwalitatieve verbindingen waarop aangetakt moet worden met lijnen met een meer ontsluitende functie.

Het auditbureau Pricewaterhouse Coopers (PWC) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) hebben in opdracht van De Lijn in 2014 een vergelijkingsstudie uit 2009 geactualiseerd.

De studie vergelijkt het openbaar vervoer in Vlaanderen met het openbaar vervoer in Schotland, Zuid-Nederland en Noordrijn-Westfalen. Hieruit blijkt dat de tarieven van De Lijn in vergelijking met soortgelijke vervoersmaatschappijen opvallend goedkoop zijn. De abonnementsformules van De Lijn liggen telkens ver onder de prijs van abonnementen in het buitenland.

Daarnaast voerde De Lijn in 2014 ook een eigen studie uit om haar regiekosten te vergelijken met de kosten van haar exploitanten. Uit die vergelijkingsstudie blijkt dat met de huidige contracten en vrijheidsgraden naar de exploitanten toe de kosten van de lijnen in eigen regie vergelijkbaar zijn aan die van de exploitanten.

Met de studie Basisbereikbaarheid, uitgevoerd door Timenco, werd een vervoermodel uitgetekend voor Vlaanderen. Hierin worden oplossingen aangereikt voor zowel het woon-werk en woon-schoolvervoer als het individuele vervoer van specifieke doelgroepen. "Een netherstructurering in combinatie met alternatieve oplossingen kan voldoende bereikbaarheid bieden. Een grotere rol

voor de fiets in het vortransport, vrijwillige vervoerdiensten en collectieve taxidiensten zijn de belangrijkste alternatieven”, aldus de studie. Er wordt ook meer ingezet op een betere afstemming met de ruimtelijke inrichting.

De studie ‘Order in F’ gekend als Regionet Leuven is gebaseerd op twee fundamentele sociale noden: een efficiënter OV netwerk en beter gestructureerde ruimtelijke ontwikkeling. Door het koppelen van de twee, wil dit onderzoeksvoorstel voor een belangrijke doorbraak zorgen binnen het huidige Vlaamse beleid van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Ook andere beleidstakken zoals ruimtelijke economie, leefmilieu, gezondheid,... kunnen rechtstreeks baat hebben bij de valorisatie van het onderzoek.

Ook het project “Bereikbare Regio” van IGEMO streefde gelijkaardige ambities na voor de regio rond Mechelen. Hierbij werd benadrukt dat ‘de oplossing bij alle gebruikers ligt en niet alleen bij de overheid’. Een combinatie van een top-down (kernnet) en bottom-up (lokale, (private,) initiatieven) benadering biedt hiervoor de beste kansen.

De vraag van aansturing door een regisseur en de invulling en de grootte van een vervoerregio, gebaseerd op reële vervoersstromen werden in een eerste fase door E&Y onderzocht.

In uitvoering van de inclusiegedachte werd nagegaan hoe het vervoer van personen met een handicap en mobiliteitsbeperking zou kunnen geoptimaliseerd worden. Belangrijk hierbij was de inschatting van de mobiliteitsmogelijkheden rekening houdend met de beperkingen van het openbaar domein en het openbaar vervoer en de betaalbaarheid door de overheid, conform het VN-verdrag.

In de schoot van het Vlaams Parlement werden tot slot uitgebreide hoorzittingen met belangrijke, uiteenlopende stakeholders gehouden. Uit deze hoorzittingen kwam de resolutie 414 voort, aangenomen op 8 juli 2015.

Ook kwamen enkele bestaande concepten in andere Europese landen tijdens deze hoorzittingen aan bod. Een van de meest geavanceerde systemen bleek het Deense model waarbij er nogal wat lijndiensten vervangen werden door flexibele kleine voertuigen in functie van de vraag. Ook de verlaging van de marginale kostprijs door het uitvoeren van vervoer door externen is een te volgen piste.

De Nederlandse regio Gelderland stelde tot slot in een toelichting aan het departement MOW een regiecentrale voor die tot efficiëntiewinsten en optimale aansturing moet leiden tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en bediening door regiotaxi's.

1.3 Uitgangspunten

- 1) *Resolutie: “Basisbereikbaarheid stelt het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen voorop.”*

Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies vormt een belangrijk uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Hierbij wordt niet vertrokken vanuit een aanbodmodel maar vanuit de effectieve vraag. Door een optimale inzet van middelen moet Vlaanderen erin slagen een performanter vervoersysteem op te zetten. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid moet vergroten en daardoor een grotere (potentiële) doelgroep moet kunnen overtuigen de overstap naar het gebruik van collectief vervoer te maken.

Een verdere hiërarchisering van het net met een versterking op hoog potentiële assen en meer flexibiliteit voor het invullen van een meer diffuse vraag moeten samen met een billijke tarifiering bijdragen aan een hogere kostendekking. Op lange termijn moet het openbaar vervoer en het vervoer op maat betaalbaar blijven, zowel voor de overheid als voor de gebruiker.

2) Resolutie: "Een aanbod van stads- en streekvervoer staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de visie van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi moeten worden gefaciliteerd."

Het is de bedoeling een mobiliteitsnetwerk uit te bouwen en knooppunten te ontwikkelen waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. (Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor minder mobiele. Deze knooppunten en P+R's zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Multimodale investeringsprogramma's worden hiervoor gecentraliseerd opgesteld.

Het fietsbeleid wordt in samenhang met het OV-beleid ontwikkeld. Fietsinvesteringen dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en versterken investeringen in het hoofdnetwerk.

De technologische ontwikkeling - apps, real time informatie, e.d. en evenzeer een ontwikkelde ticket- en tariefintegratie - zal een belangrijke rol spelen in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er aldus een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt.

3) De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader

Basisbereikbaarheid zal via de verschillende modi rekening moeten houden met de huidige infrastructuur en ruimtelijke organisatie. Dit door middel van een regionaal netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer waar de haltes de knooppunten met andere modi vormen. Er moet evenwel een geïntegreerde aanpak komen van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, dit op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie. Investerings in het openbaar vervoernet of infrastructuur zijn belangrijke elementen voor de realisatie van een gewenste en renderende ruimtelijke ontwikkeling.

4) Capteren van alle initiatieven voor collectief vervoer of vervoer op maat en de exploitatievoorwaarden vereenvoudigen

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt te worden door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

1.4 Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Deze zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein MOW is ruimte voor optimalisatie.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoermodel is hierbij cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen kan dit hertekende kernnet vervolgens verder geoptimaliseerd worden waar nodig.

Voor complexe, globale investeringsprojecten in dit kader wordt een trekker aangeduid, bv aan de hand van een specifieke projectvennootschap.

Een afstemming op de specifieke vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, samengesteld op basis van de reële en potentiële vervoerstromen.

Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale, mobiliteitsregie georganiseerd. De vervoersregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en de evaluatie van de basisbereikbaarheid. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het top-down vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregio is een permanent orgaan.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma AWV/De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit moet toelaten te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

A. Naar een gelaagd vervoermodel

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoermodel. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is de beste garantie om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren.

Het model bestaat uit:

0. Treinnet
1. Kernnet
2. Aanvullend net
3. Vervoer op maat

Het hiërarchisch gestructureerd vervoermodel wordt gerealiseerd door het **treinnet**, het **kernnet**, het **aanvullend net** en het **vervoer op maat** elk hun rol binnen de hiërarchie te laten opnemen en deze optimaal op elkaar af te stemmen. Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net wordt VVM De Lijn als interne operator in Vlaanderen aangeduid. Dit deel van het net zal aangevuld en

dus versterkt worden door lokale, (al dan niet private) initiatieven voor het vervoer op maat. Dit houdt in dat VVM De Lijn, hoewel interne operator, niet langer een absoluut monopolie binnen het openbaar vervoer bekleedt. De exploitatie van het kernnet en aanvullend net zal steeds conform de richtlijnen van de EU-verordening nr 1370/2007 gebeuren. De concrete rol die De Lijn, als interne operator met bijhorende doelstellingen, krijgt, wordt afgelijnd binnen een transitiebeheersovereenkomst. Proefprojecten, zoals verder omschreven, zullen ten slotte beter inzicht geven omtrent de concrete scheidingslijn tussen deze netten.

0. Treinnet:

Een goede afstemming tussen Vlaanderen en de NMBS rond verbindingen, knooppunten en kwaliteitsvereisten is een vereiste.

De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet wordt door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond grootstedelijke gebieden (Brussel, maar ook Antwerpen en Gent) uitgewerkt. Bij de studie en uitbouw van het treinnet is op centraal niveau samenwerking met andere actoren voorzien zodat combimobiliteit als uitgangspunt verzekerd is. Met het oog op de opmaak van het nieuwe vervoersplan 2017 heeft de NMBS een traject uitgetekend waarbij De Lijn, als huidig Vlaams regisseur, betrokken wordt. Het Vlaams gewest wil dat de samenwerking van de NMBS en De Lijn op operationeel vlak gebeurt.

1. Kernnet

Complementair aan het treinvervoer zal met het kernnet een antwoord geboden worden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. Het kernnet is een geïntegreerd dienstregelingenpakket van onderscheiden lijnen en lijnenbundels.

Het kwaliteitsniveau en de service levels omtrent de uit te voeren exploitatie worden door centrale regie bepaald.

2. Aanvullend net ... in ondersteuning van het kernnet

Dit net bestaat enerzijds uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere steden en gemeenten naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en de diensten van de spoorwegoperator werkzaam in Vlaanderen. Anderzijds bestaat het ook uit meer ontsluitende lijnen die het kernnet complementeren.

Ook wat nu gekend staat onder "functionele ritten" hoort tot dit aanvullend net. Het betreft woon-werk en woon-schoolvervoer m.a.w. meestal louter spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich buiten de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden. De huidige onafhankelijke werking van verschillende shuttlediensten wordt m.a.w. geïntegreerd binnen dit structurele net.

Potentieelonderzoek en vraaggestuurde elementen per verbinding dienen aan de basis te liggen van het aangeboden vervoerstype. De expertise van de vervoerregio en de gehaalde kostendekkingsgraad per individuele lijn zullen hierbij cruciaal zijn.

3. Vervoer op maat: lokale (al dan niet private) initiatieven: Buurtbus – Taxi - ... in ondersteuning van kernnet

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen. Voor de structurering van het vervoer op maat wordt aan de hand van proefprojecten en het hieruit voortschrijdend inzicht verdere invulling gegeven.

Het vervoer op maat betreft de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod inzake onder andere het doelgroepenvervoer, maar ook het lokaal vraagafhankelijke net, het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenzones, collectieve taxi's, enz.

Globale criteria en een globale systematiek moeten zorgen voor coherentie in het aanbod en de kostprijs tussen de vervoerregio's.

B. Overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie

Om te komen tot een aanbod van openbaar vervoer dat niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van het totale mobiliteitsnetwerk, is nood aan een overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie.

De regie is en blijft in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. Deze delegeert echter een aantal verantwoordelijkheden aan bepaalde actoren, zonder hierbij echter de beleidsfuncties en exploitatiefuncties al te zeer te mengen.

De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale departement MOW toe. Exploitatiefuncties worden opgenomen door de IVA's, EVA's en private spelers. De verantwoordelijkheden zijn afhankelijk van het niveau van de regierol:

- o strategisch niveau: vastleggen beleidsprincipes en service levels op hoog niveau
- o tactisch niveau: beleidsprincipes en service levels vertalen in netwerken en projecten
- o operationeel niveau: bedienen van de netwerken en uitvoeren van de projecten

Welke actor welke verantwoordelijkheid krijgt op welk regieniveau zal nog verder uitgeklaard worden onder andere op basis van de ervaringen in de pilootprojecten.

Voor het treynet en het kernnet is het belangrijk dat een top-down transparant en efficiënt kader wordt vastgelegd. Beide netten sluiten bovendien optimaal aan op elkaar en versterken ieders aantrekkelijkheid in combinatie met nodige infrastructuur die combimobiliteit toelaat (P+R, fietspaden, stationsomgevingen, ...). Dit net zal antwoord bieden op de grote vervoersvraag dat de regio's vaak overstijgt.

Voor grote, overkoepelende (investerings)projecten, waarbij afstemming tussen de verschillende netten en modi absoluut vereist is, wordt op Vlaams niveau een trekker aangeduid of opgestart die deze grote projecten op holistische wijze planmatig zal coördineren en begeleiden, bv aan de

hand van een specifieke projectvennootschap. Dergelijke projecten kunnen meerdere vervoersregio's omvatten.

Daarnaast zal binnen de afzonderlijke vervoerregio's vormgegeven worden aan het optimale aanvullende net en de optimale organisatie van het vervoer op maat. Een optimale inzet van middelen zal binnen elke vervoerregio automatisch leiden tot een ideale afweging tussen beiden.

Aan de hand van voortschrijdend inzicht voortspruitend uit de pilootprojecten (zie verder) zal deze verdeling van bevoegdheden (strategisch, tactisch en operationeel) verder verfijnd en gevalideerd worden.

C. Vervoerregio's

De indeling in vervoerregio's gebeurt op basis van de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen.

De vervoersgebieden zoals gedefinieerd in het decreet personenvervoer, en welke nu reeds gebruikt worden bij het opstellen van het netmanagement is het meest relevante niveau waaruit gestart kan worden.

Deze vervoerregio's zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoerregio's: Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er de specifieke Vlaams stedelijk vervoerregio rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daarnaast wordt er gestreefd naar het zo groot mogelijk gelijklopen van regio's binnen andere beleidsdomeinen.

De vervoerregio bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid.

Het zijn de lokale besturen die binnen de vervoerregio tot mobiliteitsvoorstellen komen. Zowel expertise aan de kant van modusafhankelijk mobiliteitsregie (Departement MOW, MAV's, ...) als vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWW, NMBS, Infrabel ..) zitten mee aan tafel. De interne structuur van deze organisaties wordt eveneens afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van de vervoerregio's om tot een optimale werking te komen.

Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modusneutrale departement MOW vertegenwoordigt. Deze mobiliteitsbegeleider koppelt terug met het centrale niveau.

De spelregels voor de bestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregio en tussen de vervoerregio en het Vlaams beleidsniveau worden vastgelegd in een aangepast mobiliteitsdecreet. Daarbij wordt gestreefd naar een consensus.

De vervoerregio zal het top-down uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreken en adviseren. Over de uitrol van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoerregio beslist

worden. Indien binnen een aanvaardbare tijd niet tot consensus gekomen wordt binnen de vervoerregio, zal de centrale regie als eindbeslissers optreden.

De vervoerregio is verantwoordelijk voor de opstelling van een vervoersplan afgestemd en in wisselwerking met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de regio. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt.

Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid kunnen heel wat problemen vermijden en de uitgave verantwoorden op verschillende vlakken (waaronder infrastructuurinvesteringen en openbaar vervoer). Ze bewaakt tevens de combimobiliteit in haar vervoerregio en heeft dus binnen de invulling van haar vervoersplan niet enkel aandacht voor het openbaar vervoer, maar ook voor doorstroming, vervoerknooppunten (en hun toegankelijk karakter), fietsbeleid, parkeerbeleid, Park & Rides, fiets- en autodeelsystemen, taxibeleid, buurtbus, dorpsauto en andere lokale initiatieven.

De vervoerregio wordt periodiek samengeroepen en bespreekt de voorstellen tot aanpassing aan de mobiliteitsstructuur alsook de evaluatie ervan.

De vervoerregio's volgen de bepalingen van een aan te passen mobiliteitsdecreet. De vervoerregio's krijgen een structureel karakter en er wordt naar consensus gestreefd. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen / het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale vervoersvragen en via een globale mobiliteitsbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

De vervoerregio wordt door de hierboven toegelichte werkwijze (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid.

D. Permanente monitoring van de dienstverlening

Niet enkel het openbaar vervoer met vaste dienstregeling, maar ook de andere modi zullen voortdurend op basis van onderstaande indicatoren gemonitord worden. De Vlaamse overheid op globaal niveau en de vervoersregio op lokaal niveau zal deze dan ook ten allen tijde als uitgangspunt in hun overleg meenemen.

a) Kostendeckingsgraad: De kostendeckingsgraad zal cruciaal zijn om het aanbod binnen het kernnet en het aanvullend net (blijvend) te verantwoorden. Waar de kostendeckingsgraad onder een niet langer te verantwoorden grens zakt, zal, in functie van een optimale inzet van de middelen, uit overleg binnen de vervoerregio automatisch tot een efficiënter alternatief aanbod gekomen worden in lijn met de reële vraag. Op basis van de proefprojecten zal een meer concrete grens rond kostendeckingsgraad kunnen bepaald worden.

Er wordt hiervoor versneld werk gemaakt van het objectief opmeten van het reëel aantal reizigers dat gebruik maakt van een bepaald vervoersaanbod.

De betaalbaarheid voor de gebruikers wordt gegarandeerd.

b) Doorstroming: De doorstromingskwaliteit waarmee het aanbod de klant bereikt vertaalt zich onder de vorm van stiptheid (overeenkomstige geplande en reële dienstregeling),

dienstregelmaat (opeenvolging voertuigen op hoogfrequente lijnen) en een aanvaardbare verplaatsingsijd.

Doorstroming draagt bij tot een hogere kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer en dient prioritair aangepakt te worden op de gecongesteerde hoogfrequent bediende assen. Het opvolgen van de doorstroming is dan ook een cruciale taak van de vervoerregio in coregie met het Vlaams niveau.

c) **Combimobiliteit:** overstaptijd, voorzieningen P&R, fiets, deelsystemen etc..

d) **Capaciteit:** Hierbij gaat bijzondere aandacht naar het inzetten van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag en op basis van een aanvaardbare verhouding van de exploitatiekost t.o.v. de bezetting, zodat zowel stedelijke als minder bevolkte gebieden op een manier worden ontsloten waarbij het aanbod beter is afgestemd op de vraag.

e) **Reisinformatie:** Beschikbare informatie over het bestaande aanbod op alle niveaus. Focus op het up-to-date zijn van de info (statische en dynamische) en realtime (zowel op het terrein als digitaal). Het gericht, tijdig en correct aanbieden van accurate en vlot toegankelijke informatie is vanzelfsprekend.

f) **Geïntegreerde tarieven en ticketing:** De vervoerregio doet voorstellen in functie van een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt. Best practices uit verschillende regio's kunnen overgenomen worden.

2. UITROL

Aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden door middel van proefprojecten uitgetest. Deze proefprojecten worden vanuit het totaalaanbod (dus ook NMBS, De Lijn, vervoer op maat, ...) en in nauwe samenwerking met lokale besturen en lokale initiatieven opgesteld. De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek (Oostende) worden naar vorgeschoven voor de opstart van proefprojecten. Uiteraard kunnen ook in de andere vervoerregio's reeds stappen gezet worden om te komen tot een aansturing op maat en een versterkte lokale agenda op het niveau van de vervoerregio. Zo kunnen eerder genomen initiatieven (voorstadsnetwerken Vlaamse ruit; BUURstudie Leuven, RECOVER, enz...) verder uitgewerkt worden en als aanvulling dienen op het voortschrijdend inzicht uit de proefprojecten. Vanuit het departement MOW zal in samenwerking met de lokale besturen binnen elke vervoerregio een inventaris van het huidige aanbod opgemaakt worden.

1. Proefprojecten basisbereikbaarheid

De proefprojecten, die zullen uitgerold worden binnen de twee gemotiveerde vervoersregio's, hebben tot doel :

- Uittekenen vervoersnet in de regio:
 - o Gelaagd vervoersmodel (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat)
 - o Uittekenen vervoersplan van de vervoersregio, die invulling geeft aan de strategische, tactische en operationele mobiliteitsregierol

- Welke noodzakelijke voorwaarden er dienen vervuld te zijn om basisbereikbaarheid te bewerkstelligen:
 - o Procesmatige voorwaarden
 - o Regelgevende voorwaarden
 - o Ondersteunende voorwaarden
 - o Budgettaire voorwaarden
- Welke impact er is op:
 - o Het kwaliteitsniveau van de mobiliteit (voor alle reizigers, dus ook de personen met beperkingen) in die vervoerregio
 - o De kostenefficiëntie van de mobiliteit (op de verschillende onderdelen van het vervoermodel) in die vervoerregio en de conformiteit met de regelgeving.
 - o De noodzakelijke aanpassingen aan het regelgevend kader.
 - o Criteria als 'modal shift', (voldoende) capaciteit, commerciële snelheid, ... worden hiervoor aan de start van het proefproject opgelijst.

Binnen deze geselecteerde vervoerregio's, wordt eerst het huidig vervoersaanbod in kaart gebracht. Dit betreft alle aangeboden vervoersstromen en mechanismes en evenzeer de financiering er van. Simultaan wordt inzicht verworven over de reële vervoersvraag.

De samenstelling van het projectteam binnen de vervoerregio dient geconcretiseerd, de rollen en verantwoordelijkheden gedefinieerd en een duidelijke projectstructuur uitgewerkt.

Op basis van deze data en rekening houdend met het bestaande kernnet in omliggende regio's wordt invulling gegeven aan een vernieuwd kernnet. In functie van de specifieke vervoersvragen wordt een efficiënt aanvullend net uitgetekend en tenslotte wordt vervoer op maat uitgewerkt. Hiervoor wordt in een eerste fase een afwijking in de huidige regelgeving voorzien (regelluw kader voor de oprichting van proefprojecten basisbereikbaarheid). We schrappen de basisprincipes van basismobiliteit en bieden zo de mogelijkheid een efficiënt, vraaggestuurd openbaar vervoer uit te werken.

De financiering van dit verbeterd, gelaagd vervoersaanbod zal voortspruiten uit de optelsom van de huidige budgetten die vandaag naar een versnipperd mobiliteitsaanbod vloeien in elke vervoerregio. Efficiëntiewinsten kunnen met andere woorden ingezet worden in een verbeterd vraaggestuurd aanbod. Ook qua exploitatie zal aan pachters de mogelijkheid geboden worden eigen optimalisaties te voorzien.

De proefprojecten zullen afzonderlijk steeds gemonitord worden door de vervoerregio die snel kan inspelen op voortschrijdend inzicht en dit zowel organisatorisch, praktisch als op vlak van de verdeling van bevoegdheden.

De evaluatie zal gebeuren door het departement MOW, die daartoe de nodige expertises samenbrengt.

2. Systematische uitrol over Vlaanderen

De proefprojecten zullen ons in staat stellen een nieuw regelgevend kader uit te werken dat een efficiënt vervoersaanbod toelaat en algemeen van toepassing wordt. Tegelijk wordt de aangepaste beheersovereenkomst met De Lijn afgewerkt in functie van een efficiënt, vraaggestuurd aanbod. Tegen 1 januari 2017 wordt deze (transitie)beheersovereenkomst gefinaliseerd.

We schrijven op basis van de expertise voortvloeiend uit de proefprojecten een nieuw decretaal kader dat inspeelt op de rol van de vervoerregio's, het gelaagd netwerk, de combimobiliteit en het ad hoc inspelen op de reële vervoersvraag, inclusief het vervoer op maat.

We creëren meer flexibiliteit voor initiatieven die kostenefficiënt tegemoet komen aan oplossingen voor dunne en diffuse vervoersvragen.

3. Timing

<u>Stap</u>	<u>Timing</u>
Voorbereiding proefproject	Voorjaar 2016
Voorzien regelluwe zone en opstart proefproject	Zomer 2016
Evaluatie proefproject	Najaar 2017
Nieuw regelgevend kader	2018

3. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist

1^e haar goedkeuring te hechten aan deze conceptnota;

2^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten advies te vragen aan MORA en VVSG;

3^e de voorgestelde uitrol en timing goed te keuren en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten de nodige initiatieven te nemen om in 3 geselecteerde vervoerregio's de uitrol van proefprojecten mogelijk te maken;

4^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten een evaluatie van de proefprojecten voor te leggen aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement;

5^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten een transitiebeheersovereenkomst met De Lijn uit te werken tegen ten laatste 1 januari 2017;

6^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten bij het uitwerken van het nieuwe regelgevend kader een armoedetoets door te voeren conform de omzendbrief 2014/13.

Deze beslissing houdt geen enkele financiële en budgettaire engagementen in.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS