

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN

## CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

### Betreft: stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid

1.	Situering	2
2.	Stand van zaken van de proefprojecten Basisbereikbaarheid	3
2.1.	Stand van zaken van de proefprojecten Aalst, Mechelen en Westhoek	3
	i. Vervoerregio AALST	3
	ii. Vervoerregio MECHELEN	5
	iii. Vervoerregio WESTHOEK	6
2.2.	Stand van zaken proefproject Antwerpen	8
2.3.	Financiering	9
3.	Voorlopige evaluatie, voortschrijdende inzichten en werkpunten	13
3.1.	Organisatielijze	13
	Samenstelling en taken van de vervoerregioraden	13
	Interne organisatie AWW, De Lijn en departement MOW	15
	Stakeholdermanagement	16
3.2.	Methodologie opmaak vervoersplan	16
	Afbakening kernnet en aanvullend net	16
	Kantelpunten en kwaliteitsnormen kernnet en aanvullend net	23
3.3.	Concretisering vervoer op maat	24
	Lopende initiatieven	24
	Regiecentrale vervoer op maat	25
3.4.	Communicatie	31
4.	Verdere stappen	32
4.1.	Opmaak globale mobiliteitsvisie	32
4.2.	Indeling vervoerregio's	33
4.3.	Verlenging van het regelluwe kader voorafgaand aan de voorbereidingen aan het decreet basisbereikbaarheid	35
4.4.	Geplande evaluatie en nieuwe regelgeving	35
4.5.	Voorbereiding basisbereikbaarheid voor heel Vlaanderen	36
5.	Voorstel van beslissing	37
6.	Bijlagen	37

## 1. Situering

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse regering de conceptnota "Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag" goed [VR 2015 1812 DOC.1446]. Met deze beslissing werd het concept basisbereikbaarheid nader geconcretiseerd.

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Dit nieuw concept 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.

Het vervoermodel wordt hierbij hiërarchisch gestructureerd en is samengesteld uit het treinnet, het kernnet, het aanvullende net en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het globale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)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 en frequent ontsluitend kernnet over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen kan dit hertekende kernnet vervolgens verder geoptimaliseerd worden waar nodig. Complexe, globale investeringsprojecten in dit kader worden geïntegreerd aangepakt.

Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten, wordt de afstemming op de specifieke vraag ontwikkeld, op basis van de reële en potentiële vervoerstroom.

Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale, mobiliteitsregie georganiseerd. De vervoerregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en de evaluatie van de basisbereikbaarheid. De vervoerregio geniet grote 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 laat toe te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

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 werden in de conceptnota van 18 december 2015 naar voor geschoven als proefprojecten. Recent werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject opgestart.

## **2. Stand van zaken van de proefprojecten Basisbereikbaarheid**

Op 29 juni 2016 werd door het Vlaams Parlement het decreet houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten Basisbereikbaarheid aangenomen (BS 04/08/2016). Hiermee worden concreet een aantal aspecten van het personenvervoer over de weg, het geregeld vervoer door VVM De Lijn, het mobiliteitsbeleid en overlegfora, e.d. buiten werking gesteld en kunnen nieuwe, flexibele organisatiestructuren worden uitgetest.

De Vlaamse Regering wees op 20 januari 2017 vervolgens de vervoerregio Aalst, de vervoerregio Mechelen en de vervoerregio Westhoek aan om de regelluwe zone in te voeren [VR 2017 2001 DOC.0042]. In navolging van het 'Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid' dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen, nam de Vlaamse Regering op 8 september 2017 een besluit voor de invoering van de regelluwe zone in het vierde proefproject voor de vervoerregio Antwerpen [VR 2017 0809 DOC.0870].

### **2.1. Stand van zaken van de proefprojecten Aalst, Mechelen en Westhoek**

#### **i. Vervoerregio AALST**

##### ***Overlegmomenten en -structuren***

De vervoerregioraad Aalst kende een eerste formele bijeenkomst op 21 oktober 2016 in het stadhuis van Aalst. De vervoerregioraad kwam vervolgens nog een aantal keer samen, op ambtelijk en op bestuurlijk niveau; de stakeholders werden eveneens gehoord. Op verzoek werden meerdere bilaterale overlegmomenten gehouden met afzonderlijke steden/gemeenten of een groep van hen om een korte stand van zaken te geven of een specifiek item verder uit te werken of toe te lichten.

Het voorzitterschap van de vervoerregioraad wordt waargenomen door de vertegenwoordiger van het departement MOW en de burgemeester van Aalst.

Intussen is het advies over het voorstel voor het kernnet goedgekeurd en werd het voorstel voor het aanvullend net besproken.

##### ***Uittekenen kernnet en aanvullend net***

De release van het voorstel kernnet en aanvullend net op de vervoerregioraad van 3 mei 2017 heeft zoals verwacht, gezorgd voor een dynamisering van het debat. De beschikbaarheid van een onderbouwd voorstel bood dan ook een concrete basis voor discussie en overleg zowel tijdens als in de marge van de vervoerregioraad.

In de volgende vervoerregioraad van 8 juni werd gedebatteerd over alle gemaakte en aangeleverde opmerkingen door de actoren. Tevens leverde het vervoersplan elementen aan om aanpassingen aan het voorgestelde netwerk voor te stellen. Ook na de vergadering werden de lokale overheden nog enkele weken tijd gegund om onderbouwde opmerkingen aan te leveren.

De vakantiemaanden zijn dan benut om al het verzamelde materiaal m.b.t. het kernnet te bundelen in een afzonderlijk document dat voorgelegd werd op de vervoerregioraad van 15 september. Hier werd het finale voorgestelde kernnet door alle aanwezige aanvaard. Het finaal uitgewerkte en geaccepteerde kernnet zal onder de vorm van een

formeel advies voorzien van een aantal randvoorwaarden van de vervoerregioraad Aalst aan De Lijn overgemaakt worden.

De volgende stap is nu het verder concretiseren van het aanvullende net. Dit zal samen met de andere vervoerslagen in het regionaal mobiliteits-/vervoersplan worden opgenomen. De dienstverlening in periodes met een lagere vervoersvraag, met name buiten de spitsuren en in de weekends, blijft een aandachtspunt. Er moet onderzocht worden hoe een dienstverlening onder de vorm van vervoer op maat een antwoord kan geven aan de vervoersvraag tijdens deze periodes.

### *Initiatieven vervoer op maat*

Vandaag steunt de regio nog steeds op vraagafhankelijk vervoer (belbussen De Lijn) met acht belbusgebieden die de ganse regio bedienen.

Aangezien de regio slechts een beperkte ervaring heeft met alternatieve vormen van vervoer op maat, werd in samenspraak met de vervoerregioraad gekozen een "Request For Information" (RFI) aan geïnteresseerde aanbieders/marktpartijen uit te sturen.

Het doel van de Request for Information (RFI) is gericht op het ophalen van uitvoerbare vervoersconcepten vanuit de markt binnen de vervoerregio Aalst. De scope richtte zich specifiek naar het vervoer op maat van de 'open' gebruiker<sup>1</sup>, met inbegrip van opportuniteiten voor doelgroepenvervoer, en die werken in relatie tot het gelaagde vervoersmodel (treinnet, kernnet en aanvullend net). Er werd aangegeven dat de mogelijkheid bestaat dat, in een latere fase, door de vervoerregio geselecteerde concepten (al dan niet in verfijnde vorm) als proef- en pilootproject kunnen uitgerold worden binnen de vervoerregio Aalst.

De RFI omvat een aanmeldingsdocument en informatiedocument met een verdere toelichting en vragenlijst. De marktbevraging liep van 17/08/2017 tot en met 22/09/2017.

In totaal werd de uitvraag verzonden aan in totaal 45 mobiliteitsaanbieders waaronder vervoerders, koepelorganisaties, auto- en fietsdeelorganisaties, MaaS-providers, ed. Van de 45 verstuurd marktuitvragen werd er van 12 partijen een antwoord ontvangen.

De RFI-bevraging leverde elf concrete voorstellen op:

- Autodelen.net heeft een aanbod om lokale overheden te ondersteunen en begeleiden bij het opmaken van strategische autodeelactieplannen. Voor de vervoerregio Aalst denken zij specifiek aan het delen van het gemeentelijk- of bedrijfswagenpark als aanvulling op het openbaar vervoer. Er is voorzien in integratie voor het MaaS-platform.
- Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers (BAAV) stelt het concept 'kantoorbus' voor: 'Office on Wheels'.
- Blue-bike heeft een potentieelonderzoek uitgevoerd om succeslocaties voor Blue-bike te bepalen. Deze tool kan ingezet worden om nieuwe locaties te bepalen.

---

<sup>1</sup> Open gebruikers zijn reizigers zonder enige mobiliteitsbeperking die geen beschikking hebben over het geregelde openbaar vervoer door plaats en tijd, en die dus gebruik maken van het vervoer op maat (halte-tot-haltevervoer).

- FBAA-VRA stelt het C-busconcept voor, wat flexibel collectief personenvervoer betreft. Het gaat over inzet van voertuigen van het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs in de daluren (inclusief weekends en schoolvakanties).
- Keolis diende een voorstel in voor vervoer op aanvraag wanneer de bussen minder frequent rijden. Ook stellen ze voor twee applicaties te lanceren om enerzijds het carpoolen en anderzijds de schoolse en extra-schoolse verplaatsingen te faciliteren.
- MagicView presenteert 'Monal', een transactieplatform waarop mobiliteitsaanbieders de meest optimale mobiliteitsoplossing kunnen aanbieden in real-time.
- Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer - Mobar vzw stelt de exploitatie van een mobiliteitscentrale voor.
- Olympus biedt een MaaS-applicatie aan,
- Optimile vertrekt vanuit een SaaS (Software as a service) m.a.w. een MaaS-platform en mobiele app.
- Sylvae Tours biedt aan lege schoolbussen in te zetten voor vervoer op maat.
- Taxistop zal liften en carpoolen integreren op specifieke trajecten bv. mobi-punten.

Deze vervoersconcepten worden voorgesteld en verder besproken op de vervoerregioraad. Het is de vervoerregioraad die de beslissingsbevoegdheid heeft om eventuele voorgestelde vervoersconcepten als proefproject binnen de vervoerregio uit te rollen.

## ii. Vervoerregio MECHELEN

### *Overlegmomenten en -structuren*

De vervoerregio Mechelen is officieel gestart op vrijdag 1 juli 2016 in Mechelen. In de vervoerregio Mechelen wordt gewerkt met een College (beide voorzitters d.i. voorzitter van het departement MOW en de burgemeester van Bonheiden, burgemeester Puurs, Mechelen, Heist-op-den-Berg en Londerzeel, later vervangen door Keerbergen en het studiebureau), die een hogere vergaderfrequentie heeft en als taak heeft de voortgang te bewaken en de bestuurlijke vergaderingen voor te bereiden.

### *Uittekenen kernnet en aanvullend net*

Het voorstel van De Lijn van het kernnet / aanvullend net op de vervoerregioraad van april 2017 heeft een aantal opmerkingen opgeleverd, die voornamelijk betrekking hadden op het aanvullende net. Dit laatste moet nog verder in detail besproken worden.

Het voorstel van advies van de vervoerregioraad op het kernnet werd reeds besproken op het College en de ambtelijke vervoerregioraad. De opmerkingen op deze nota handelen in de meeste gevallen over het aanvullende net. Het lijkt daarom ook zinvol om zowel het advies als het vervoersplan samen aan de vervoerregioraad voor te leggen. Dit is voorzien voor de raad van november en december (resp. voorlopige en definitieve vaststelling).

Het vervoersplan is in onderdelen (inventarisatie, doelstellingen, netwerken eerste t.e.m. derde vervoerslaag) reeds besproken binnen de ambtelijke werkgroep en College. Het plan wordt op dit moment gefinaliseerd met een invulling (catalogus) van het vervoer op maat en een eindredactie.

### *Initiatieven vervoer op maat*

De vierde laag, het onderliggende vervoer op maat, is nog in opmaak. Het voorliggend (ontwerp) kernnet / aanvullend net is niet gebiedsdekkend voor de vervoersregio, zeker niet buiten de bedieningstijden van de functionele ritten en in de weekends. Het toekomstige vervoer op maat zal bij voorkeur de bestaande initiatieven integreren (belbus, aangepast vervoer, leerlingenvervoer, deelfietsen, deelauto's,...), met een aansturing via een (op te richten) mobiliteitscentrale.

Het College en de ambtelijke groep kregen reeds een zicht op de mogelijke vormen van vervoer op maat. Hierrond werd een vraag gericht aan de lokale overheden om voorstellen van proefprojecten voor te stellen.

Voorstellen die op dit moment verder uitgewerkt worden zijn:

- Bonheiden en Boortmeerbeek: buurtbus
- Bornem: buurtbus
- Lier, Mechelen: deelfietsen
- Voorstellen die nog besproken moeten worden

De bovenvermelde buurtbussen zouden in twee (Bonheiden en Boortmeerbeek) of drie gemeenten (Sint-Amands en Bornem en Puurs) een vast traject rijden en in een aansluiting voorzien op OV-haltes. Het project wordt verder uitgewerkt door IGEMO in samenwerking met de gemeenten. De bus wordt gehuurd met professionele chauffeur. In de gemeenten Bonheiden en Boortmeerbeek wordt eveneens de mogelijkheid verkend om de voertuigen die gebruikt worden voor woon-schoolvervoer doorheen de rest van de dag in te zetten voor andere gebruikers en vervoersvragen,

Voor de eerste twee voorstellen wordt op dit moment gewerkt aan een business plan, waarbij praktische vragen gaandeweg zullen worden opgelost. Het is de uitdrukkelijke bedoeling in 2018 beide projecten te starten op het terrein.

### **iii. Vervoerregio WESTHOEK**

#### *Overlegmomenten en -structuren*

De vervoerregio Westhoek is gestart op vrijdag 16 september 2016. Daarbij werden het opzet van de vervoerregioraad en de werkafspraken besproken. Daarna kwam de vervoerregioraad een 2<sup>de</sup> keer samen op 17 maart 2017 voor de voorstelling van de studie en van het kernnet en het aanvullende net door De Lijn. Zowel de vertegenwoordiger van het departement MOW als de burgemeester van Veurne nemen vandaag het voorzitterschap van de vervoerregioraad waar.

Naast de bestuurlijke vervoerregioraad kwam de ambtelijke vervoerregioraad op regelmatige basis samen. Op 20 december 2016 en 22 december 2016 om de eerste inventarisatie, maatschappelijk relevante locaties en lokale knelpunten te bespreken. Op 25 januari 2017 werden de vervoersconcepten voor het vervoer op maat besproken en op 18 april 2017 presenteerde De Lijn haar voorstel voor het kernnet en aanvullende net.

Op 6 juli werden de voorstellen voor het kernnet en aanvullend net besproken en werden er adviezen geformuleerd.

Intussen is er op 3 mei 2017 een klankbordgroep geweest. Aan de klankbordgroep namen vertegenwoordigers deel van de sociale partners, zorginstellingen, vervoersaanbieders en reizigersorganisaties. Als uitloper van dit overleg ging op 7 juni 2017 een specifiek overleg door met de welzijns- en zorginstellingen uit de regio.

Tenslotte werd op 5 mei 2017 een korte stand van zaken gegeven aan de algemene vergadering van Resoc Westhoek. Daarbij werd specifiek gefocust op de inventarisatie van de huidige vervoersstromen.

### ***Uittekenen kernnet en aanvullend net***

De release van het voorstel kernnet en aanvullend net op de vervoerregioraad van maart 2017 heeft zoals verwacht gezorgd voor een dynamisering van het debat. De beschikbaarheid van een netwerkmodel biedt dan ook een concrete basis voor overleg. Dit is ook merkbaar aan reacties die van binnen én buiten de vervoerregio beginnen komen, hetzij rechtstreeks naar het departement MOW, hetzij via De Lijn.

Na een eerste - algemene - voorstelling op de vervoerregioraad van 17 maart 2017 werd het voorstel verder in detail voorgelegd en besproken met de werkgroep. In juni werden twee werkgroepen georganiseerd waar in overleg op basis van de voorstellen en vragen van de lokale besturen een alternatief scenario voor kernnet en aanvullend net werd opgemaakt. Het ontwerp dat op 29 juni 2017 voorgesteld werd op de ambtelijke werkgroep was evenwel niet budgetneutraal. In zomermaanden werd een aantal wijzigingen aangebracht om de budgetneutraliteit te waarborgen.

De resultaten van de zomeroefening werden op 13 september besproken met de ambtelijke werkgroep. De reacties waren in globo positief, hoewel vanuit de werkgroep toch nog een aantal concrete vragen gesteld werden. De belangrijkste bedenking is dat de onderliggende 4de laag, het vervoer op maat, nog onvoldoende helder in beeld gebracht was.

### ***Initiatieven vervoer op maat***

Geen van de voorstellen voor kernnet en aanvullend net is gebiedsdekkend voor de vervoerregio, zeker niet buiten de bedieningstijden van de functionele ritten en tijdens het weekend. Ook vandaag steunt de landelijke regio zeer sterk op vraagafhankelijk vervoer (cfr. belbussen van De Lijn). Daarnaast is er een opvallende aanwezigheid van leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs en is er een steeds toenemend gebruik van Minder Mobielen Centrales. Het toekomstige vervoer op maat zal bij voorkeur de bestaande initiatieven integreren (belbus, aangepast vervoer, leerlingenvervoer,...); het vervoer op maat zal aangestuurd worden door een mobiliteitscentrale. De werkgroep kreeg begin deze zomer een presentatie i.v.m. de mogelijke vormen, met de vraag hierover te reflecteren en terug te koppelen. De reacties waren relatief beperkt.

De vervoerregio Westhoek deed een eerste poging tot concretisering van vervoer op maat met het concept Westflex. Dit concept werd een eerste keer voorgesteld op principeniveau aan de gemeenten op 6 juni 2017 en op 7 juni was overleg met de zorgsector om hun noden en huidig vervoer beter in te schatten.

Westflex is een concept voor vervoer op maat dat gebaseerd is op vraagsturing waarbij elke plek van de Westhoek bereikbaar is met collectief of met openbaar vervoer. Het systeem kan zowel herkomst-bestemmingsrelaties verzorgen als aansluitingen bieden met het bovenliggende net op knooppunten, die afhankelijk van het netwerk waarop ze aantakken hoofdknopen zijn dan wel dorpsknopen; de uitrusting van de knooppunten op een hogerliggend net is uiteraard verder doorgedreven. Westflex is opgebouwd uit een flexibel vervoersysteem met minibussen en personenwagens, aangevuld met deelauto's en deelfietsen.

Het vraaggestuurde systeem is bedoeld voor zgn. open gebruikers (d.w.z. de huidige belbusgebruikers) als voor doelgroepen. Dat systeem moet naadloos aansluiten op de andere vervoerslagen. Om een goede bediening mogelijk te maken is de vervoerregio Westhoek verdeeld in drie inzetgebieden (Veurne / Westkust, Ieper / Poperinge en Diksmuide), rond de belangrijkste attractiepolen. De "inzetgebieden" zijn vergelijkbaar met de belbusgebieden. De indeling werd hierbij afgestemd op de gekende verplaatsingspatronen van de belbussen. Per zone worden meerdere voertuigen ingezet / ingehuurd.

Op basis van onderzoek, gegevensverzameling en hypotheses wordt de vervoersvraag van het vervoer op maat voor de vervoerregio Westhoek geschat op ca. 275.000 ritten, goed voor ca. 770.000 reizigers en ca. 6.000.000 km. Voor dit concept zijn vier varianten doorgerekend, die aangeven dat door toepassing van het Westflexprincipe er kostenbesparingen optreden. Of deze besparingen daadwerkelijk worden gerealiseerd, is enkel aan te tonen door het systeem op voldoende grote schaal te testen in de proefregio. Uiteraard gebeurt dit best in een groeiemodel.

De timing zal bepaald worden door de vervoerregioraad, afhankelijk van de beschikbare budgetten.

Het halte-haltevervoer van Westflex zal in een eerste fase nog worden georganiseerd door de belbuscentrale, en het halte-deurvervoer door de mobiliteitscentrale aangepast vervoer. Beide systemen worden maximaal op elkaar afgestemd binnen één gemeenschappelijk platform, dat het eigenlijke aanspreekpunt zal zijn voor alle reizigers die gebruik willen maken van vervoer op maat. Via het uniek loket wordt de dienstverlening naar de open gebruikers en het doelgroepen maximaal geïntegreerd, kunnen vervoeraanvragen voor ritten efficiënt verzameld, gepland en vervolgens uitgezet worden bij één of meerdere vervoerders. Dit systeem integreert niet alleen collectieve taxi's maar ook deelinitiatieven.

## **2.2. Stand van zaken proefproject Antwerpen**

De pilootregio Antwerpen kent een eigen dynamiek. Het startpunt is het Toekomstverbond, afgesloten tussen Vlaanderen, de stad Antwerpen en een aantal burgerbewegingen, dat een



vijftal afspraken voor de toekomst vastlegt. Met de vervoerregio Antwerpen en de opmaak van het Routeplan 2030, een mobiliteitsvisie voor de Antwerpse vervoersregio, wordt invulling gegeven aan een modal shift naar 50/50. Deze verschuiving is nodig om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio op langere termijn te vrijwaren. Het Toekomstverbond doet ook duidelijke uitspraken over de wijze van samenwerken, tussen overheden maar ook met burgers, economische actoren, enz.. Ook dit wordt geïntegreerd in deze aanpak.

Ondertussen werd een regiораad geïnstalleerd met als voorzitters de schepen van Mobiliteit van de stad Antwerpen en het departement MOW, en werd een Dagelijks Bestuur aangeduid. De regiораad zal, net als bij de andere pilootregio's, in het kader van het concept basisbereikbaarheid in het bijzonder een visie toevoegen aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling. Zij adviseren het 'kernnet', geven een bindend advies op het 'aanvullend net' en organiseren het 'vervoer op maat'. De werking wordt momenteel verder voorbereid.

Voor de voorstedelijke vervoernetwerken rond Gent en Antwerpen is intussen een initiatief genomen voor een geïntegreerd ticketsysteem onder de naam Citypass; dit initiatief kan als inspiratie dienen voor de ganse vervoerregio Antwerpen en andere vervoerregio's. Een app levert ook een Mobility as a Service (MaaS) oplossing voor Antwerpen die combimobiliteit over de netwerklagen heen (treinnet, kernnet/aanvullend net, vervoer op maat) moet bevorderen via ticketintegratie. De verdere ontwikkeling van dergelijke systemen zal eveneens de nodige aandacht krijgen in de vervoerregio's.

### **2.3. Financiering**

In de proefregio's werd de noodzaak gevoeld om op korte termijn te bepalen welke exploitatiemiddelen ter beschikking kunnen worden gesteld binnen de (proef)vervoerregio's. Anderzijds is het wenselijk een objectief beeld te krijgen over de optimale verdeling van de beschikbare middelen over de verschillende lagen. Het zijn deze beide oefeningen die naast elkaar, doch niet onafhankelijk, werden uitgewerkt. Hierbij is noodzakelijk steeds de beoogde continuïteit van het aanbod te vrijwaren en enerzijds de vervoerregio's voldoende kansen te geven hun expertise uit te bouwen, maar anderzijds ook voldoende bedrijfseconomische continuïteit te bieden aan de huidige uitvoerders, in het bijzonder De Lijn.

In opvolging van de conceptnota Basisbereikbaarheid werd dan ook een externe studie "Onderbouwing & financiering verschillende vervoerslagen" uitgevoerd door Deloitte. De minister lichtte de resultaten van deze studie toe in de commissie Mobiliteit en Openbare werken van 20 april 2017 en gaf duiding op het vlak van de huidige en toekomstige financiering van het openbaar vervoer.

Wat de financiering van het toekomstig openbaar vervoer betreft, blijft het uitgangspunt dat we werken met een gesloten enveloppe, wat betekent dat het totaal exploitatiebudget in elke vervoerregio op het niveau blijft van de huidig beschikbare budgetten.

Teneinde één en ander reeds overzichtelijk weer te geven is daarom geopteerd reeds enkele wijzigingen in de Vlaamse begroting door te voeren. Zo werd onder het uitgebreid

programma ME ‘gemeenschappelijk vervoer’ een nieuw begrotingsartikel basisbereikbaarheid gecreëerd, met onder meer de middelen voor de mobiliteitscentrales aangepast vervoer, de diensten aangepast vervoer en de middelen voor specifieke initiatieven binnen het woon-werkverkeer zoals de betere ontsluiting van de havens. Naast de werking- en investeringstoelage voor De Lijn, wordt ook de toelage aan het Pendelfonds hieronder opgenomen. Deze beschikbare middelen maken uiteraard nog abstractie van de eigen ontvangsten van bijvoorbeeld De Lijn, maar ook van de uitvoerders van de diensten aangepast vervoer en onderscheiden zich op die manier in sterke mate van onderstaande cijfers waarbij puur naar de uitgavenkant gekeken wordt. Tot slot zal vanaf 2018 ook de exploitatietoelage aan De Lijn, specifiek gelinkt aan het leerlingenvervoer en het vraagafhankelijk vervoer (VAV, concreet: belbus en taxidiensten in opdracht voor De Lijn), op een aparte lijn binnen de ESR-begroting worden weergegeven.

Op basis van het uitgewerkte kostenmodel van De Lijn dat binnen de vernoemde studie extern werd gevalideerd door Deloitte werd tot een reëel beschikbaar exploitatiebudget van 851 miljoen euro gekomen binnen De Lijn (o.b.v. cijfers 2015), waarvan ruim 30 miljoen euro naar de exploitatie van belbussen vloeit (vraagafhankelijk vervoer). Deze cijfers zijn bovendien exclusief de cijfers voor het leerlingenvervoer. Dit laatste bedraagt jaarlijks zo’n 70 miljoen euro. Indien we, los van het gegeven dat de middelen per vervoerslaag in de toekomst kunnen wijzigen (zie eerste paragraaf en verder), de totaalenvolpe die vanuit De Lijn relatief eenvoudig ter beschikking kan worden gesteld aan de vervoerregio’s i.f.v. het exploiteren van het vervoer op maat (leerlingenvervoer + VaV) komen we zo tot ruim 100 miljoen euro.

VoM De Lijn	in k euro
Leerlingenvervoer	70.242
Regie VAV	8.649
Exploitanten VAV	21.290
Exploitanten Taxi	868
<b>TOTAAL</b>	<b>101.049</b>

Een opsplitsing van deze middelen per vervoerregio is vandaag relatief snel mogelijk, maar werd nog niet verder uitgewerkt voor wat betreft het leerlingenvervoer in afwachting van de resultaten van de hieromtrent lopende proefprojecten. In deze proefprojecten werden wel reeds middelen uit deze specifieke enveloppe vrijgemaakt voor alternatieven van het collectief vervoer (zoals voor- en naschoolse opvang).

Voor de toewijzing van de budgetten gelinkt aan het VAV aan een vervoerregio wordt afgedaald tot op niveau van een specifieke lijn. Deze belbuslijnen / -gebieden worden vervolgens opgesplitst per vervoerregio o.b.v. het grootste aandeel van de oppervlakte in de vervoerregio.

Voor taxivervoer worden de kosten en kilometers toegewezen aan de vervoerregio’s die vandaag de toegankelijkheid verzekeren in stedelijke gebieden.

Op basis van deze aannames hebben we voor de proefregio’s Antwerpen, Mechelen, Aalst en Westhoek het beschikbaar budget voor het Vervoer op Maat as is 2016 (\*) berekend.

k€	VAV	Taxi	Totaal
Antwerpen		264	264
Mechelen	1.046	29	1.076
Aalst	1.325		1.325
Westhoek	4.710		4.710
<b>Totaal</b>	<b>7.081</b>	<b>293</b>	<b>7.374</b>

(\*) hoeveelheden en parameters vraagafhankelijk vervoer en stedelijke toegankelijkheidsgarantie as is 2016  
 Exclusief afschrijvingskost rollend materieel  
 Exclusief leerlingenvervoer

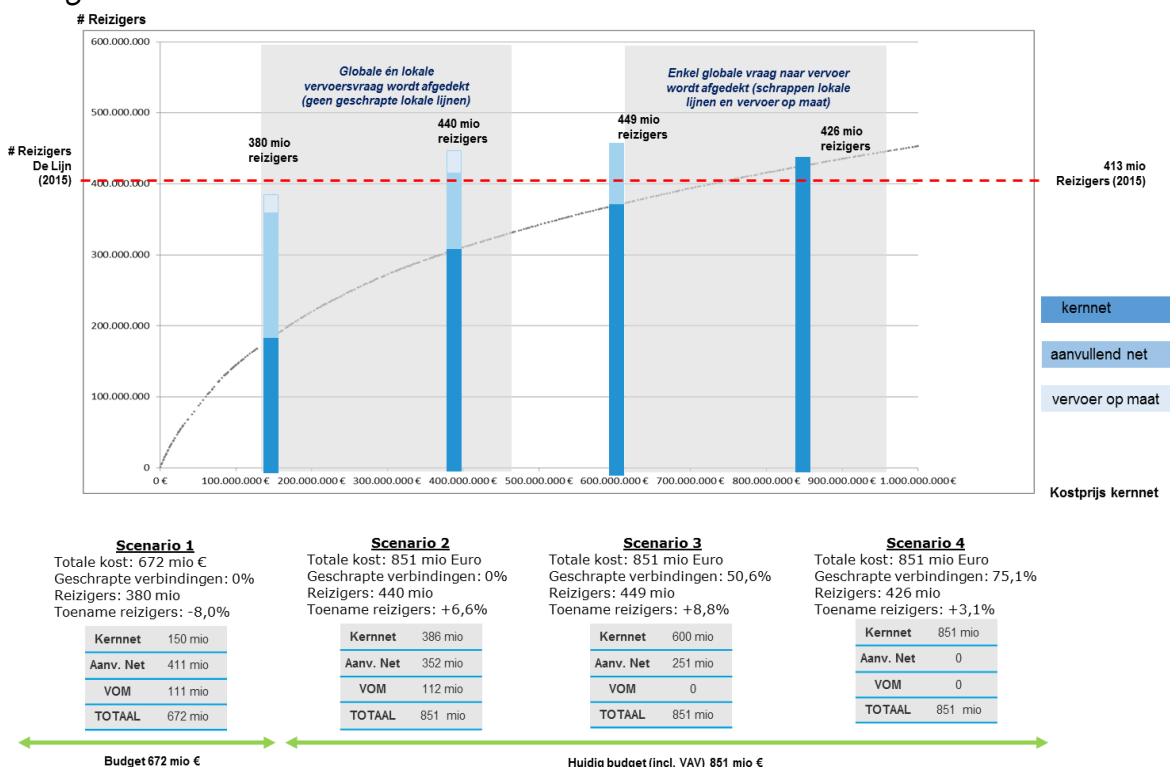
Deze opdeling en dus inzage in de beschikbare middelen moet de betreffende vervoerregio's in staat stellen reeds zelf enkele initiatieven inzake het vervoer op maat binnen deze enveloppes op te starten. Bovendien kan hetzelfde kostenmodel ingezet worden voor enerzijds het snel kunnen inschatten van netwijzigingen zoals voorgesteld door de vervoerregio's en anderzijds kan het gebruikt worden als vergelijkingsbasis in functie van de door Europa verplichte benchmark met de private sector.

Zoals ook opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn blijft De Lijn het huidige VAV (inclusief leerlingenvervoer) onverminderd uitvoeren tot op het moment dat er door de vervoerregio alternatieven worden aangereikt en opgestart.

Naast de externe validatie van het gehanteerde kostenmodel was de bedoeling van de studie de beschikbare middelen optimaal uit te splitsen tussen de verschillende netten.

Hierbij komt de studie tot een ideaal scenario waarbij 112 miljoen euro naar het vervoer op maat vloeit (exclusief het leerlingenvervoer). Dit is het preferent scenario indien geopteerd wordt om binnen het huidige exploitatiebudget (851 miljoen Euro) zowel de globale als lokale vraag voldoende te beantwoorden. Het is een gelaagd vervoersmodel met de huidige exploitatiemiddelen wat geraamd zou leiden tot 6,6% meer reizigers.

Rekening houdend met bovenstaande elementen kan gesteld worden dat er als startpunt ruim 30 miljoen euro voor het vervoer op maat wordt gepland, tegenover de 112 miljoen euro volgens het (theoretische) 'scenario 2' uit de studie (zie onderstaande).



Voor de kostprijsberekening van het kern- en aanvullend net beschikt De Lijn vandaag over een drijvergebonden kostenmodel tot op niveau van de vervoerregio's, gebaseerd op de indeling volgens proefregio's.

De kilometers en uren voor kern- en aanvullend net van de proefregio's Aalst, Mechelen en Westhoek werden in het gevalideerde kostenmodel van De Lijn uitgezet aan de parameters as is 2015, wat leidt tot onderstaande exploitatiekosten(\*) per proefregio per net:

k€	Kernnet	Aanvullend net	Totaal
<b>EXPLOITATIE</b>	<b>28.772</b>	<b>24.777</b>	<b>53.549</b>
Mechelen	11.632	15.543	27.175
Aalst	11.804	5.797	17.601
Westhoek	5.336	3.437	8.773

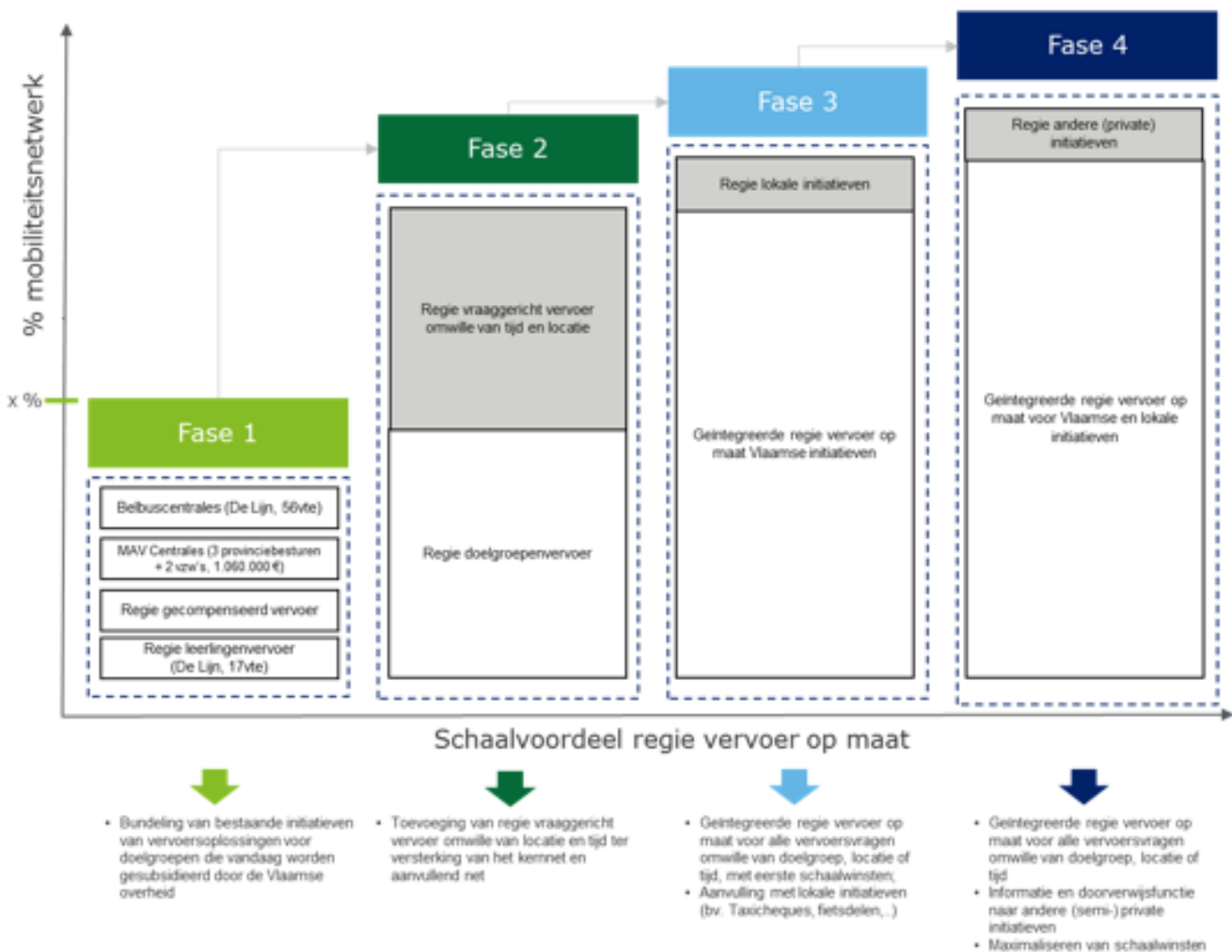
(\*) hoeveelheden proefregio's to be, parameters as is 2015  
 Exclusief afschrijvingskost rollend materieel en PPS onderhoudscomponent  
 Exclusief overheadkost

Cijfergegevens voor de proefregio Antwerpen kunnen nog niet berekend worden aangezien we daarvoor de brondata ontbreken. Het ontwerp kernnet en aanvullend net wordt pas in november 2017 voorgelegd aan de proefregio Antwerpen.

Belangrijk is te onderstrepen dat bovenstaande opsplitsing van het budget van De Lijn per vervoerregio over kernnet en aanvullend net gebaseerd is op de cijfergegevens en parameters 2015. Deze oefening dient geregeld geactualiseerd te worden: wijzigingen in de exploitatie, aanpassing van de exploitatiedotatie van De Lijn en wijziging in de parameters, hebben ook een wijziging aan de resultaten van het kostenmodel basisbereikbaarheid tot gevolg.

Wanneer de geplande mobiliteitscentrales en de werking binnen de vervoersregio's verder evolueren, kan het budget voor het vervoer op maat, indien dit zo beslist wordt door de vervoerregioraden, stelselmatig worden uitgebreid richting deze 112 miljoen euro. Een stijging van het budget van het vervoer op maat gaat evenwel steeds gepaard met een evenredig kleiner budget voor het kernnet en aanvullende net (binnen de betreffende vervoerregio). Dit laatste impliceert op haar beurt dan weer dat de compensatie richting De Lijn voor het gewijzigde takenpakket dient doorgerekend te worden.

Concreet kunnen de vervoerregioraden in de toekomst beslissen hoe zij het vraagafhankelijk vervoer willen uittekenen, rekening houdend met de beschikbare middelen, en welke (nieuwe) initiatieven zij in de markt willen gezet zien. Het is om die redenen dat naast de ruim 30 miljoen euro ook de budgetten voor leerlingenvervoer [buitengewoon onderwijs] en de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) ter beschikking worden gesteld aan de vervoersregio's. De stelselmatige uitbouw van het vervoer op maat kan er dan als volgt gaan uitzien:



Figuur 2. Groeitraject vervoer op maat

### 3. Voorlopige evaluatie, voortschrijdende inzichten en werkpunten

#### 3.1. Organisatiewijze

##### *Samenstelling en taken van de vervoerregioraden*

De vervoerregioraden verenigen een groot aantal verschillende stakeholders (zowel Vlaamse, federale als lokale actoren). Zo zijn alle gemeenten uit de regio rechtstreeks vertegenwoordigd in de raad. Wat de Vlaamse overheid betreft, wordt voorzien in een vertegenwoordiging vanuit het departement MOW, het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de vervoersmaatschappij De Lijn. Daarnaast participeren ook de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer, de NMBS, Infrabel, het Departement Omgeving en de provincie in het

overlegplatform. De vervoerregioraden worden tijdens de proefperiode inhoudelijk en organisatorisch bijgestaan door een consultancybureau. Elk lid van de vervoerregioraad kan voorstellen formuleren op basis van zijn/haar expertise.

Hoewel de werking en de organisatiewijze in de verschillende proefregio's onderling verschilt, is de aanduiding van een ambtelijk en bestuurlijk overlegorgaan steeds een wederkerend gegeven.

Het voorzitterschap wordt waargenomen door de vertegenwoordiger van het departement MOW, geflankeerd door een politieke vertegenwoordiger die door de gemeenten werd voorgedragen. De praktijk tot dusver leert ons dat een co-voorzitterschap door een politieke vertegenwoordiger een positieve bijdrage levert aan de dynamiek en de betrokkenheid van de vervoerregio.

Beslissingen worden in principe genomen bij consensus of bij meerderheid van stemmen. De gemeentelijke vertegenwoordigers in de vervoerregioraad worden gemandateerd door hun gemeenteraad.

Bij gebrek aan consensus in de vervoerregioraad wordt er een escalatieprocedure voorzien. Het standpunt zal door de voorzitter van de vervoerregioraad ter beslissing voorgelegd worden aan het departement MOW. Openstaande probleempunten worden uitgewerkt door leidinggevende ambtenaren binnen MOW als voorstel naar de vervoerregioraad, en in het uiterste geval zal de minister van Mobiliteit en Openbare Werken een besluit nemen dat bindend is voor de vervoerregio. Tot dusver werd de voorziene escalatieprocedure nog niet ingeroepen.

De vervoerregioraden vormen een overlegstructuur op het tussenliggend niveau en kunnen een aantal taken en verantwoordelijkheden opnemen die op vandaag zijn ondergebracht bij (inter)Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC/iGBC). Er moet worden over gewaakt dat de betrokken processen slechts aan één procedure worden gekoppeld, rekening houdend met het 'gepaste' niveau (tussenliggend of lokaal).

De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor de voorbereiding, opmaak, opvolging, evaluatie en in voorkomend geval, de herziening van het mobiliteitsplan van de vervoerregio. Ten aanzien van mobiliteitsprojecten wordt op het niveau van de vervoerregioraad ook voorzien in de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en een evaluatietraject.

Hierbij houden we rekening met de gelaagdheid in functie van het belang en de reikwijdte binnen de vervoerregio. De opvolging van de projecten kunnen grosso modo als volgt worden ingedeeld over de verschillende overlegfora:

- De aansturing en opvolging van hefboominvesteringsprojecten van gewestelijk belang wordt in eerste instantie behartigd door de gewestelijke overheden. De projecten worden toegelicht in de vervoerregio's en de raad heeft ter zake een adviesrecht.
- projecten en netwerken die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio worden mede bepaald en opgevolgd in de schoot van de vervoerregioraad. Dit kan zowel over gewestelijke maar ook over gemeentelijke investeringen gaan.
- Voor kleine projecten op gemeentelijk niveau blijft de GBC het aangewezen overlegforum, volgens de voorwaarden opgenomen in het Mobiliteitsdecreet of -

besluit, of wordt de behandeling opgenomen in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) of het Forum Openbaar Vervoer (FOV).

Door de accentverschuiving van de organisatie en ontwikkeling van het duurzaam mobiliteitsbeleid naar het tussenliggend niveau zal ook de inhoudelijke invulling van een gemeentelijk mobiliteitsplan wijzigen. De projecten die wel nog op gemeentelijk niveau worden opgevolgd, zullen hoofdzakelijk een lokaal schaalniveau hebben. Dat heeft voor gevolg dat de samenstelling en organisatie van de GBC kan worden aangepast met aandacht voor een sterkere lokale autonomie.

Momenteel gebeurt de kwaliteitsbewaking voor de projecten en plannen die voorgelegd worden aan de GBC/iGBC door middel van een kwaliteitsadviseur verbonden aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). De kwaliteitszorg op het niveau van de vervoerregio zal gewaarborgd worden door het departement MOW.

### *Interne organisatie AWW, De Lijn en departement MOW*

De evolutie naar basisbereikbaarheid heeft ook geleid tot een aantal wijzigingen binnen de organisatie van de Vlaamse overheid en die van AWW, De Lijn en het departement in het bijzonder.

- Op 31 mei jl. keurde de raad van bestuur van De Lijn de principes van de voorgestelde reorganisatie goed. Hiermee werd het startschot gegeven voor het uitwerken van het 'to be' organisatiemodel en het verder uittekenen van de processen, het bestuderen, eventueel aanpassen en detailleren van het voorgestelde organogram en het uitwerken van het transitieplan. De organisatie van De Lijn, zowel haar processen als haar structuur moet veranderen om in 2020, wanneer de markt van het stads- en streekvervoer wordt geliberaliseerd, de concurrentietoets met de privéondernemingen te kunnen doorstaan en om haar werking optimaal af te stemmen met de toekomstige vervoerregio's.
- In voorbereiding op de werking met vervoerregio's, past ook AWW haar organisatie aan. Er worden regiomanagers aangeduid dewelke het unieke aanspreekpunt van AWW voor de steden en gemeenten zullen zijn. Deze regiomanagers zullen instaan voor de begeleiding van de vervoerregioraden, voor de terugkoppeling en de doorvertaling voor de engagementen binnen het agentschap.
- Binnen het departement MOW lopen de nodige voorbereidingen om de rol van trekker/co-voorzitter van de vervoerregioraden en van het team MOW op te nemen. Er zal in de werking en taakinvulling ook meer nadruk gelegd worden op de bovengemeentelijke mobiliteitsplannen en -projecten als invulling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Maar ook de input van lokale en bovenlokale ervaringen in het Vlaamse mobiliteitsbeleid krijgt de nodige aandacht, zodat er een goede wisselwerking ontstaat. Dit gaat gepaard met een verdere responsabilisering van de lokale besturen.
- De genoemde Vlaamse partijen verenigen zich op het niveau van de vervoerregio in een zogenaamd 'Team MOW' om vanuit een eensgezind standpunt deel te nemen aan de gesprekken in de schoot van de vervoerregioraad.

## *Stakeholdermanagement*

Stakeholders zullen betrokken worden bij de inventarisatie van de mobiliteitsvraagstukken en beslissingen van de vervoerregioraad, met als doel te komen tot een breed gedragen mobiliteitsvisie en -aanpak. Het gaat daarbij om vertegenwoordigers van kansengroepen, het middenveld en vervoersaanbieders.

Overeenkomstig de ervaringen in de proefprojecten wordt er gezorgd voor een groeiende participatie en een gestructureerd overlegtraject. Dit moet leiden naar een volwaardig stakeholdermanagement; het is de bedoeling dat de vervoerregioraad permanent de vinger aan de pols houdt over wat er leeft binnen haar werkgebied en dat inwoners correct geïnformeerd worden over veranderingen in het mobiliteitslandschap. Om deze doelstelling waar te maken, zorgt de vervoerregio voor consultatie en participatie. De vervoerregio zet hiervoor een eigen traject op.

### **3.2. Methodologie opmaak vervoersplan**

De huidige toegepaste methodologie voor de opmaak van het vervoersplan wijkt lichtjes af tussen de verschillende proefprojecten, maar komt neer op volgende principes:

- Inventarisatie van het aanbod (bestaande lijnen openbaar vervoer, diensten aangepast vervoer, belbussen, enz.).
- In kaart brengen van de missing links en 'witte vlekken'.
- Inventarisatie van de attractiepolen, vervoersmagneten en vervoersknooppunten.
- Uitwerken van een kernnet en een aanvullend net
- Uitwerken van het vervoer op maat.
- Overlap bekijken tussen attractiepolen, vervoersmagneten en vervoersknooppunten met de uittekening van het kernnet.
- Analyse en afstemming van het kernnet, het aanvullend net en vervoer op maat.
- Opmaken van het advies van de vervoerregioraad en bijsturing van de plannen.
- Goedkeuring vervoersplan door de vervoerregioraad.

#### *Afbakening kernnet en aanvullend net*

'Het kernnet verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke structurele verplaatsingsnoden. Het kernnet is een geïntegreerd dienstregelingspakket van onderscheiden lijnen en lijnenbundels. Het kwaliteitsniveau en de service levels omtrent de uit te voeren exploitatie worden door de centrale regie bepaald.

Het aanvullend 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.' [VR 2015 1812 DOC.1446]

De conceptnota basisbereikbaarheid bepaalt dat de vervoerregioraad het uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreekt en adviseert. Over de uitrol van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoerregio beslist worden.

Per proefregio werd door De Lijn ondertussen een voorstel van kernnet en aanvullend net uitgetekend en voorgelegd aan de verschillende vervoerregioraden. De door De Lijn gebruikte methodologie werd geobjectiveerd door de studie van Deloitte en Transport & Mobility Leuven "Onderbouwing & financiering verschillende vervoerslagen". De Lijn stuurt haar methodologie inzake het ontwerp kernnet en aanvullend net bij op basis van de gevalideerde conclusies van deze studie alsook op basis van de gecapteerde opmerkingen van de vervoerregioraden in de proefregio's. De methodologie wordt verder bijgestuurd tegen eind 2017, zodat in 2018 op basis van deze geoptimaliseerde methodologie, De Lijn het conceptueel kernnet en aanvullend net voor de rest van Vlaanderen kan uitwerken.

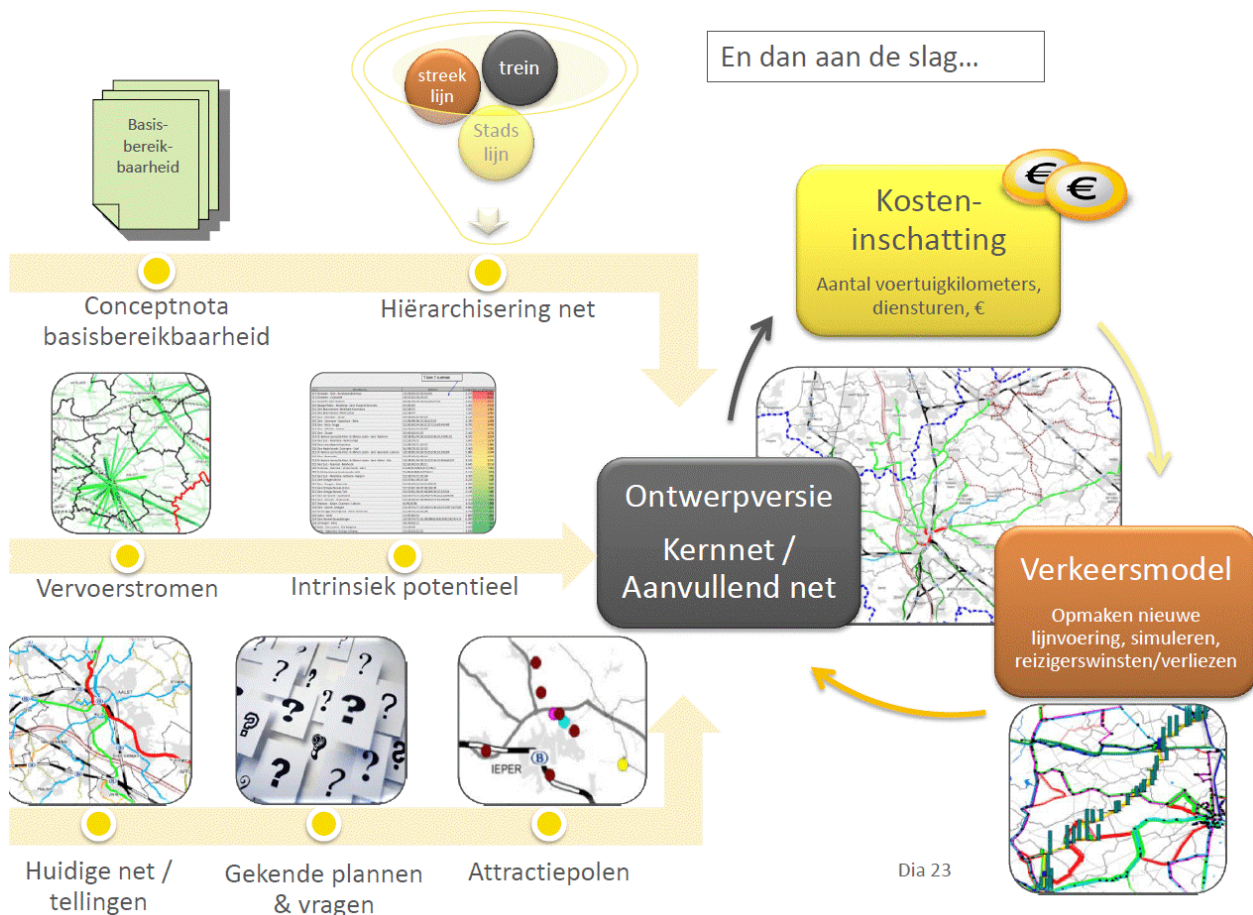
De ontwerpen van beide vervoerslagen werden ondertussen uitgebreid besproken in de schoot van de bestuurlijke en ambtelijke overlegorganen in de drie proefregio's, waarbij de voorstellen van het kernnet en aanvullende net verder werden verfijnd.

De gevalideerde versies van het kern- en aanvullend zullen geïntegreerd worden in de regionale vervoersplannen, dewelke op basis van de huidige planning door de vervoerregioraad goedgekeurd zullen worden in december 2017 en januari 2018.

De conceptnota basisbereikbaarheid voorziet in een vraaggestuurd systeem. Na implementatie moet daarom afgetoetst worden of het uitgetekende net moet aangepast worden aan de reële vervoersvraag op basis van actuele gegevens zoals reizigerstellingen, resultaten bekomen via ReTiBo, enz. Het resultaat van de oefening wordt ook getoetst aan de uitkomst van geactualiseerde magnetenanalyses. In functie van die vraag zal de frequentie en amplitude worden aangepast. Concreet, als er op een bepaalde lijn te veel vraag is, moet er meer dienstverlening worden voorzien en omgekeerd.

#### Achtergrond bij de methodologie kernnet en aanvullend net

De methodologie om tot een kernnet en aanvullend net te komen bestaat uit een complex geheel van elementen die sterk met elkaar interageren. Via verschillende iteraties heeft De Lijn een ontwerpversie van een mogelijke indeling/hervorming van het openbaarvervoernetwerk opgesteld. De volgende elementen werden opgenomen: uitgangspunten conceptnota basisbereikbaarheid, hiërarchisering van het net, vervoerstromen, Intrinsiek Potentieel, huidig net en tellingen, gekende plannen en vragen, attractiepolen en iteratief proces (verkeersmodel en kosteninschatting).



### ***Conceptnota basisbereikbaarheid***

Onderstaande krijtlijnen zoals opgenomen in de conceptnota worden ten aanzien van de concretisering van de basisbereikbaarheid bewaakt:

- Belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar maken
- Vraaggericht systeem
- Optimale inzet van middelen
- Intrastedelijk en interstedelijk vervoer als deel van het totale mobiliteitsnetwerk
- Aandacht voor combimobiliteit
- Inbedding in ruimtelijk kader
- Gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende actoren

### ***Hiërarchisering van het net***

De conceptnota streeft naar een optimaal gelaagd vervoersysteem:

- Treinnet als ruggengraat
- Kernnet voor hoge structurele vervoervraag op grote assen; verbindend
- Aanvullend net vult het kernnet aan (eerder ontsluitend) of feedert
- Vervoer op maat voor vervoeroplossingen die lokale noden kunnen invullen

Er is onderzocht welke lijnen tot welke laag behoren en onder welke voorwaarden, wat de afdekking en invloedssfeer is van het trein- en busnetwerk, ook in relatie tot elkaar.

In lijn met het principe van de hiërarchisering van het vervoersnet werd bij het uittekenen van het KN en AN vertrokken vanuit het huidige NMBS aanbod. Volgende uitgangspunten werden hierbij gevolgd:

- Waar het aanbod van de NMBS voldoende hoog is om de vervoersvraag af te dekken, wordt geen aanbod voorzien met kernnet of aanvullend net.
- Waar het aanbod van de NMBS onvoldoende is in functie van de vervoersvraag (voornamelijk in frequentie) werd een aanvullende lijn ingetekend.

### ***Vervoerstromen***

Het potentieel of de vervoersvraag dient als basis om het netwerk te optimaliseren. De belangrijkste verplaatsingsstromen werden gedetailleerd in kaart gebracht, over alle modi en verplaatsingsmotieven heen. Op deze kaarten kon een eerste inschatting gemaakt worden van welke grote stromen vandaag al worden ingevuld met het huidige OV-netwerk en waar er nog grote missing links zijn.

### ***Intrinsiek Potentieel (IP)***

Gezien de uitgangspunten diende een methodiek ontwikkeld te worden vertrekkende vanuit het effectieve potentieel. Er werd geopteerd om het intrinsiek potentieel (IP) op dagbasis van een verplaatsingsstroom als basis te nemen. Het intrinsiek potentieel geeft de gewogen vervoersvraag weer tussen twee kernen op basis van de trajectlengte. De matrix met vervoerstromen uit de provinciale verkeersmodellen werd hiervoor geaggregeerd tot op deelgemeenteniveau.

Een interstedelijke verbinding die voldoet aan een hoge vervoersvraag zal in principe op zich een sterke lijn vormen; ze moet haar aantrekkingskracht niet enkel halen uit de mogelijkheid tot overstappen.

De volgende grenzen werden bepaald qua intrinsiek potentieel voor het kernnet:

- A-lijn: IP > 15.000
- B-lijn: IP tussen 4.500 en 15.000
- C-lijn: IP tussen 2.500 en 4.500

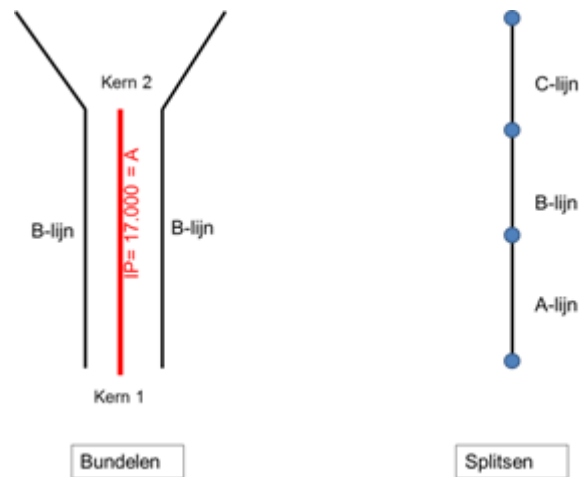
Lijnen op assen met een IP lager dan 2.500 behoren tot het aanvullend net. Er zijn echter ook aanvullend netlijnen die een IP hoger hebben dan 2.500, maar door hun ontsluitend karakter of de paralleliteit met de trein, toch tot het aanvullend behoren. De ondergrens van aanvullend net werd gesteld op IP > 1.000.

Het Intrinsiek Potentieel werd niet steeds over een hele as of lijn bekeken, maar per segment. Deze informatie werd verder aangevuld door de lijnen te bundelen of te splitsen. Segmenteren is dus de oefening op basis waarvan beslist wordt om al dan niet te bundelen of te splitsen.

- Bundelen: Als tussen twee punten verschillende lijnen samenkomen, dan hangt het van de vervoersspanning af hoe de betrokken lijnen gecategoriseerd worden. De verplaatsingsstroom kan misschien wel het bedieningsniveau van een A-lijn vergen, maar daarom moet niet elke lijn die er passeert een A-lijn

zijn. De combinatie van twee B-lijnen creëert automatisch hogere frequenties en kan ook volstaan om aan de vraag tussen die twee punten te voldoen.

- Splitsen: een lijn kan ook in verschillende categorieën verdeeld worden. Ook hier worden de vervoerstromen per segment bekeken. Tussen punt 1 en 2 kan het een A-lijn zijn, tussen 2 en 3 een B-lijn etc. Op deze manier worden ook verschillende verbindingen op één as gecaptureerd.



Figuur 2: visuele voorstelling principes “bundelen” en “splitsen”

Wat de intrastedelijke lijnen betreft, werd vervolgens omgekeerd geredeneerd: deze structurerende lijnen binnen het kernnet moeten minstens A- of B-lijnen zijn wat de kwaliteitseisen betreft. Indien ze het minimale bedieningsniveau niet kunnen verantwoorden, omwille van te weinig potentieel, horen ze in ieder geval niet tot het kernnet. Ook hier kan gesplitst en gebundeld worden. Let wel, de intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken, behoren in ieder geval tot het aanvullend net.

### *Huidig net en tellingen*

Het resultaat van de bovenstaande oefening werd getoetst aan de huidige lijnvoering en het belang van een verbinding voor de netwerkstructuur. Op basis van deze toetsing werd het ontwerp net bijgestuurd.

De resultaten vergen steeds interpretatie. Ze geven een richting aan, maar moeten aan de praktijk worden afgetoetst. Zo zijn er verbindingen die hoog scoren, maar waar een trein rijdt die heel wat potentieel genereert. Met de bril van basisbereikbaarheid, dat een gelaagd net voorschrijft, op, werd er bijzonder kritisch naar dit soort verbindingen gekeken. Bij de uittekening van het net werd zoveel mogelijk afgestapt van parallelle verbindingen.

### *Gekende plannen en vragen*

In combinatie met de vervoersstromen en het huidige net, werd ook opgelijst welke vragen er al bestaan bij de gemeentebesturen en andere stakeholders. Via een slimme combinatie is maximaal ingespeeld op deze gekende vragen, rekening houdend met de budgetneutraliteit.

### *Attractiepolen*

Grote attractiepolen zoals tewerkstellingszones, scholen, ziekenhuizen, enz. werden opgelijst en op kaart gezet. Er werd bekeken in hoeverre deze nu al worden bediend met openbaar vervoer en hoe eventueel nog meer op de mobiliteitsbehoeften ingespeeld kan worden met het kernnet of aanvullend net. Zie ook hiervoor de methodiek van de magnetenkaart.

### *Iteratief proces: verkeersmodel en kosteninschatting*

Op basis van alle samengenomen elementen is een eerste ontwerpversie van kernnet en aanvullend net opgesteld.

Om de budgetneutraliteit te bewaken, werd van dit voorliggend ontwerp een kosteninschatting opgesteld en het ontwerp indien nodig bijgestuurd. Er werd gekeken naar het totaal aantal kilometers, de diensturen, de commerciële snelheid, productiviteit, enz. om zo de impact op het uiteindelijke budget te bepalen.

Daarnaast werd de ontwerpversie ook gesimuleerd als een scenario in de Vlaamse provinciale verkeersmodellen. Dit scenario werd volledig multimodaal berekend. Hierdoor werd een eerste inschatting van het mogelijk aantal reizigers, overstappers en reizigerswinsten/ verliezen op bepaalde assen verkregen. Aan de hand hiervan werden bijstellingen en optimalisaties voorgesteld.

Dit iteratief proces werd verschillende malen doorlopen, totdat een uiteindelijke ontwerpversie van kernnet en aanvullend net kon worden opgesteld. Deze versie werd dan voorgelegd aan de vervoerregioraden.

### Achtergrond bij methode magnetenanalyse (zoals toegepast in de VVR Aalst en Mechelen)

De magnetenanalyse zoals hieronder beschreven werd, naar Nederlands voorbeeld, uitgewerkt door studie bureau The New Drive en toegepast in de proefregio's van Aalst en Mechelen. De magnetenanalyse is in de eerste plaats geschikt voor het in kaart brengen van attractiepolen in meer stedelijk gebied.

In de Westhoek paste men een andere werkwijze toe en bracht men aan de hand van literatuurstudie en diverse bevragingen de attractiepolen in kaart.

De methode laat toe om een vervoersnetwerk te beoordelen aan de hand van ruimtelijke kenmerken en objectieve data (inwonersaantallen, arbeidsplaatsen, leerlingenplaatsen), rekening houdend met het lokale verplaatsingsgedrag (uit Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1). De methodiek dient gebruikt te worden als toets voor het ontwerp van het kernnet en aanvullend net. Deze dienen immers samen te vallen met de analyse van de concentratie van de activiteiten die veel verplaatsingen genereren zgn. vervoersmagneten zoals een concentratie van woningen, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen (scholen). Logischerwijze moeten de vervoerknoppunten afgestemd worden op deze attractiepolen.

Deze benaderingswijze dient niet om een netwerk te ontwerpen, maar om een maatschappelijke toets op een netwerk te kunnen uitvoeren. Vandaar dat de werkwijze een ander vertrekpunt kent dan de methodiek van de Lijn, die vanzelfsprekend de vervoerstromen

als vertrekpunt neemt. De methodiek van de vervoermagneten kent niet de vervoerkundige stromen als vertrekpunt, maar de ruimtelijke configuratie.

Voor de opmaak van de vervoermagnetenkaart worden als basis de modelzones binnen het provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen (vervoerregio Aalst) resp. Antwerpen (vervoerregio Mechelen) gebruikt. We gebruiken deze verkeersmodellen voor de inventarisatie van objectieve parameters zoals het aantal inwoners per zone, het aantal arbeidsplaatsen per zone en het aantal leerlingenplaatsen per zone.

Als minimale afstand tussen (centrumpunten van) de vervoermagneten werd een waarde van 800m vogelvlucht gehanteerd. Deze (loop)afstand tot/tussen een halte of voorziening van hoogwaardig openbaar vervoer, wordt als acceptabel geacht rekening houdend met:

- > Een maximale voor- en natransporttijd van 15 minuten (te voet);
- > Een gemiddelde wachttijd van 3 minuten;
- > Een gemiddelde wandelafstand van 1 kilometer (uitgaande van een gemiddelde wandelsnelheid van 5km/u);

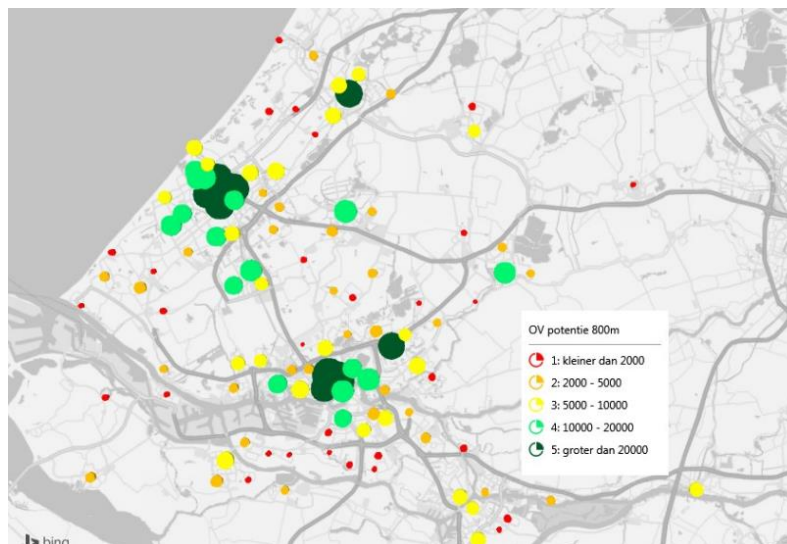
Vervolgens wordt de OV-potentie bepaald. Het bepalen van de OV-potentie gebeurt aan de hand van het gemiddeld aantal OV-ritten van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen. Het gemiddeld aantal OV-ritten per doelcategorie werd hierbij afgeleid uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1. (zie tabel) Hierbij dienen wel volgende zaken meegenomen te worden:

- > OV-ritproductie per inwoner is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad.
- > Ov-ritproductie per arbeidsplaats en leerlingenplaats werd afgeleid uit het OV-gebruik per motief (woon-werk resp. woon-school).

Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
regionaalstedelijk gebied	0,12	0,19	0,27
structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	0,06	0,09	0,13
kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau / buitengebied	0,10	0,15	0,22

Als ondergrens voor de magnetenanalyse hanteert men een OV-potentie van tenminste 100 OV-reizigers per dag per magneet.

Het resultaat is een 'magnetenkaart' (vervoermagneten 1.0) waarin een classificatie wordt gemaakt naar grootte van de magneten cfr. OV-potentie.



*Figuur 1: Ter illustratie: ruimtelijk-economische magneten 1.0 Vervoerregio Rotterdam-Den Haag.*

In een verdere analysestap (vervoermagneten 2.0) wordt de magnetenkaart verrijkt met kwalitatieve data uit plannen van lokale overheden. Het betreft hierbij lokale aantrekkingspolen (recreatie, sport, tewerkstelling, zorgvoorzieningen, ed) met een minimale OV-potentie.

Tenslotte wordt de magnetenkaart (vervoermagneten 3.0) aangevuld met data uit het spoorwegennet en met externe vervoermagneten. Voor het 'spoorwegennet' werden gegevens verzameld over het aantal instappers op weekbasis voor de verschillende stations binnen de desbetreffende vervoersregio. De externe vervoermagneten betreffen zones met een grote OV-potentie die evenwel buiten de vervoerregio gelegen zijn maar wel een dusdanige aantrekkingskracht en invloed hebben op de ganse vervoerregio.

De implementatie van het kernnet en aanvullend net moet dus permanent opgevolgd en bijgestuurd worden door de vervoerregioraad. Aanpassingen aan het openbaar vervoer kunnen jaarlijks uitgevoerd worden gelijktijdig met het transportplan van de spoorwegen.

#### Kantelpunten en kwaliteitsnormen kernnet en aanvullend net

Voor elke laag werd op voorhand een kantelpunt en minimum kwaliteitsniveau bepaald.

Voor wat betreft het kernnet werd een onderscheid gemaakt tussen volgende types:

- A-lijnen: IP > 15.000. Minstens 4 voertuigen/uur gedurende de dag, verhoogd in functie van de vervoersvraag. Amplitude minstens ma-vr 6-23h, za 8-23h, zo i.f.v. de vervoervraag 8-21h.
- B-lijnen: IP tussen 4.500 en 15.000. Minstens 2 voertuigen/uur gedurende de dag, verhoogd in functie van de vervoersvraag. Amplitude minstens ma-vr 6-21h, za 8-21h, zo i.f.v. de vervoervraag 8-21h.
- C-lijnen: IP tussen 2.500 en 4.500. Minstens 1 voertuig/uur gedurende de dag, verhoogd in functie van de vervoersvraag. Amplitude minstens ma-vr 6-19h, za 8-19h, zo i.f.v. de vervoervraag 8-19h.

De omrijfactor op het kernnet bedraagt maximaal 1,3, de doorstroming is er maximaal (d.m.v. vrije busbanen, gestuurde verkeerlichten) en de halte-dichtheid binnen steden hoog en buiten

de steden laag. Binnen een regio zijn kernnetlijnen structurerend zodat een verbindend netwerk gecreëerd wordt

Het kantelpunt van de cadanslijnen binnen het aanvullend net bepaald op een minimaal intrinsiek potentieel van > 1000. De omrijfactor kan hoger zijn dan 1,3 en de frequentie is minimaal 1 voertuig/uur per richting. Er worden geen minimumnormen bepaald inzake amplitude.

Voor de overige lijnen van het aanvullend net (o.a. functionele bediening) wordt er gereden in functie van de vervoersvraag (woon-werk, woon-school, enz.) en zijn er geen strikte minimumnormen gesteld. Aanvullende lijnen zijn veelal niet structurend, ze kunnen wel complementair rijden aan een structurerende treinverbinding met lage frequentie of aan een kernnetlijn.

Voor intrastedelijke (kernnet of aanvullend net) lijnen bedraagt de afstand tussen halteplaatsen gemiddeld tussen 400 à 500m. De andere haltes van het kernnet en het aanvullend net worden ingepland met een onderlinge afstand van 500 à 1000m. De effectieve afstand hangt voornamelijk af van de verkeersveiligheid, nabijheid kruispunten, nabijheid attractiepool, afstand t.o.v. woonzones en tewerkstellingsplaatsen. Bij de inplanting van de haltes moet steeds een onderscheid worden gemaakt in de aangeboden kwaliteit van het openbaar vervoer. Reizigers zijn bereid een grotere afstand te wandelen of fietsen naar een halte indien de kwaliteit van het aanbod groter is. De kwaliteit wordt bepaald door zowel het traject (rechtstreeks of via overstap; verbindend of ontsluitend), de snelheid en de frequentie.

In functie van het geïntegreerde mobiliteitsplan en de evaluatie van de proefprojecten worden op dat moment de gedefinieerde kantelpunten tussen de verschillende vervoerlagen bijgestuurd en gehanteerd als oriënterende principes voor het uittekenen van het mobiliteitsnetwerk. Hier kan alleen gemotiveerd van worden afgeweken.

### **3.3. Concretisering vervoer op maat**

#### *Lopende initiatieven*

De proefregio's krijgen de mogelijkheden om het lokaal vraagafhankelijke vervoer anders te organiseren binnen de beschikbare budgettaire enveloppe. Het kan daarbij gaan om nieuwe initiatieven of om oefeningen die de inzet van bestaande vervoersoplossingen optimaliseren.

Specifiek voor collectieve vervoerdiensten schept dit mogelijkheden naar een efficiënte organisatie van het halte-tot-halte, deur-tot-deur, halte-tot-deur of deur-tot-halte vervoer. Dit als een antwoord op specifieke vervoersvragen van personen die geen toegang hebben tot het geregeld openbaar vervoer omwille van doelgroep, locatie of tijd. Het gaat telkens om individuele vragen tot collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren. Omdat dit type vervoer enkel rijdt voor zover er een vervoersvraag is, is dit de meest doorgedreven vorm van vraaggestuurd collectief vervoer die tevens kostenefficiënter is dan het huidige belbussysteem. 'Hierbij gaat bijzondere aandacht naar het inzetten van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats.' [VR 2015 1812 DOC.1446] Dit vervoer zal aangestuurd worden door een mobiliteitscentrale.



Momenteel is de vervoerregioraad Westhoek bezig met een projectvoorstel voor vervoer op maat onder de naam WestFlex. In de vervoerregioraad Aalst heeft men een Request for Information (RFI) gelanceerd en moet het concept nog uitgewerkt worden. In de vervoerregio Mechelen worden er verschillende voorstellen uitgewerkt.

De systemen voor vervoer op maat die momenteel worden voorgesteld op de vervoerregioraden vertonen veel gelijkenissen met systemen in andere Europese landen zoals Vervoer op Maat in Rotterdam, FlexDanmark in Denemarken, etc.

Deze systemen zijn gebaseerd op schaalvergroting van beschikbare voertuigen en de mobiliteitscentrales. Aangezien het vervoer op maat in die landen goed geëvalueerd wordt, lijkt het erop dat er dus moet gewerkt worden naar een dergelijk systeem.

We starten tijdens het regelluw kader in de proefregio's met het vervoer op maat door het halte-haltevervoer d.m.v. belbussen om te vormen naar een vraaggestuurd systeem van vervoer op maat. Daarnaast wordt op kleinere schaal met alternatieve initiatieven gestart (in één of twee belbusgebieden). Tegelijk wordt het deur-deurvervoer van het doelgroepenvervoer stelselmatig mee geïntegreerd in het systeem van het vervoer op maat. Hiervoor zal in de startfase beroep worden gedaan op de bestaande centrales, met name de belbuscentrale van De Lijn (halte-haltevervoer) en de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (deur-deurvervoer of deur-haltevervoer) die in de proefregio's werkzaam zijn. Er wordt dus een beroep gedaan op de bestaande centrales opdat binnen een afzienbare termijn in de proefregio's een test van het vervoer op maat uitgerold kan worden. Om deze test mogelijk te maken dienen er door de bestaande centrales geen extra middelen besteed te worden. De testen worden bijgevolg geënt op de huidige werking, functionaliteiten van de ICT-programma's, ...

In een latere fase zal de brede waaier aan initiatieven voor vervoer op maat worden aangestuurd door één mobiliteitscentrale. De middelen zullen dan optimaal ingezet kunnen worden d.m.v. schaalvergroting en door collectief vervoer. De voertuigen die hiervoor worden gebruikt, zijn overwegend gewone personenvoertuigen (type taxidiensten, , enz.) of minibussen (8+1 plaatsen). Indien de vervoersvraag de capaciteit overtreft, kan een voertuig met een grotere capaciteit worden voorzien.

De startdatum van de concrete uitrol van het vervoer op maat is afhankelijk van verschillende elementen, zoals de invulling van vervoer op maat door de vervoerregioraad, de beslissing van de betreffende vervoerregioraad, het budget en het wettelijke kader.

### ***Regiecentrale vervoer op maat***

De inzet van de voertuigen wordt aangestuurd door een mobiliteitscentrale, een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders .

Er bestaat een strikte scheiding tussen de regie - planning en dispatching - door de Mobiliteitscentrale enerzijds en de uitvoering (vervoerders en vervoerdiensten) anderzijds. De opdrachtnemer van de Mobiliteitscentrale heeft idealiter dus geen directe of indirecte banden met de vervoerders.

De Mobiliteitscentrale zal volgende taken moeten vervullen:

- Informatieverstrekking en advies over alle aanbod van openbaar vervoer incl. deelfietsen en –wagens, taxi's, evt. vrijwilligersvervoer, ...
- Aannemen van een ritaanvraag
- Planning van de ritten
- Dispatching van de ritten naar de vervoerders
- Factureren van de ritprijs

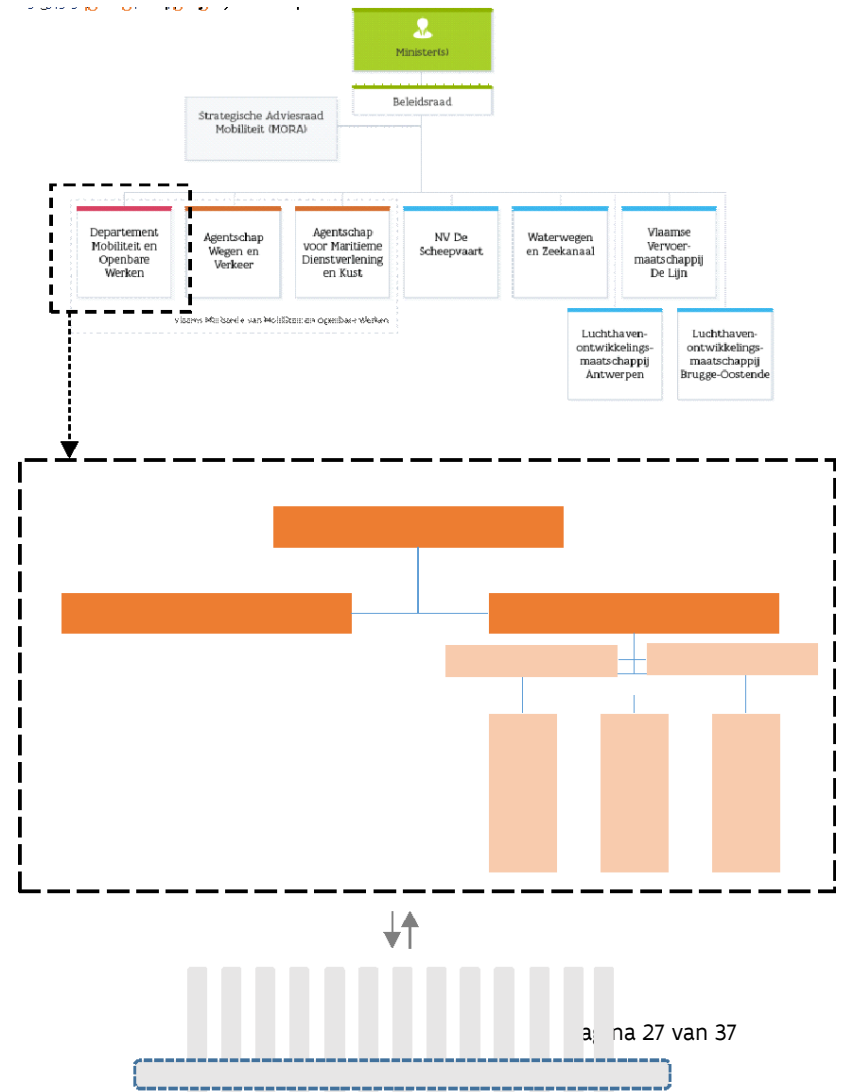
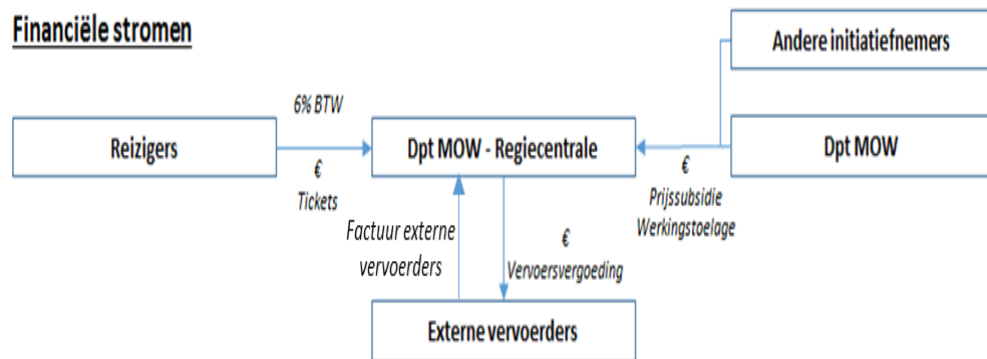
Studiebureau Deloitte onderzocht welke exploitatievormen er mogelijk zijn voor de aansturing van het vervoer op maat. Binnen deze oefening werden vier scenario's tegen elkaar afgewogen.

# Organisatie van de basisbereikbaarheid voor het vervoer op maat in Vlaanderen Scenario's voor de toekomstige organisatie op maat

**Scenario 1. Departement MOW realiseert de strategische, tactische en operationele regie. De exploitatie van het vervoer op maat wordt uitbesteed.**

Dep. MOW staat in voor de strategische, tactische en operationele regie  
 Dep. MOW staat in voor het contractmanagement met externe vervoerders die het vervoer op maat uitvoeren

## Financiële stromen



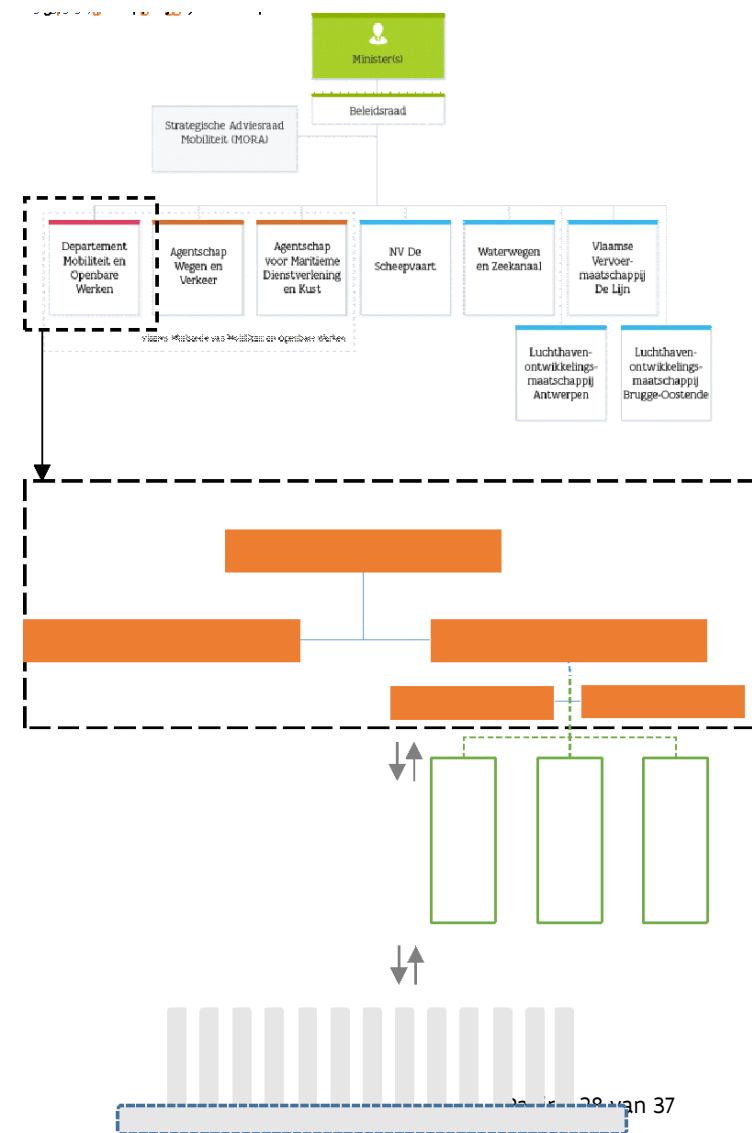
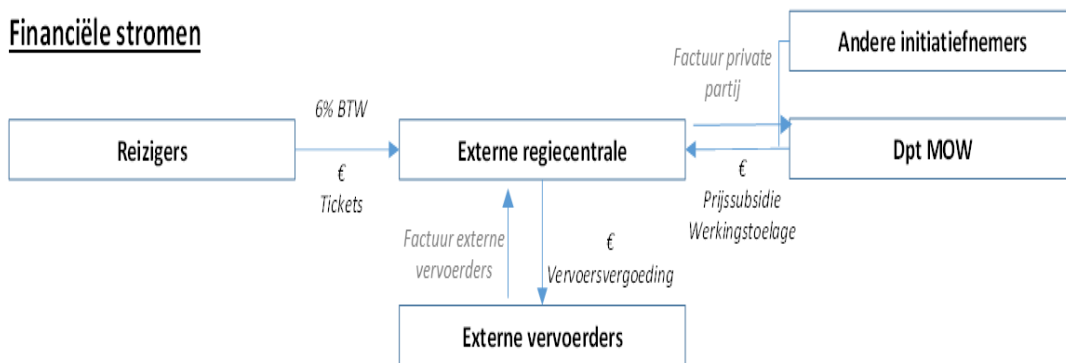
# Organisatie van de basisbereikbaarheid voor het vervoer op maat in Vlaanderen

## Scenario's voor de toekomstige organisatie op maat

### Scenario 2. Departement MOW realiseert de strategische en tactische regie, zowel de operationele regie als de exploitatie vervoer op maat worden uitbesteed.

Dep. MOW staat in voor de strategische en tactische regie  
 Dep. MOW staat in voor het contractmanagement met externe vervoerders die het vervoer op maat uitvoeren  
 Dep. MOW staat in voor het contractmanagement van de operationele regie  
 De externe operationele regie en de externe vervoerders zijn gescheiden

#### Financiële stromen



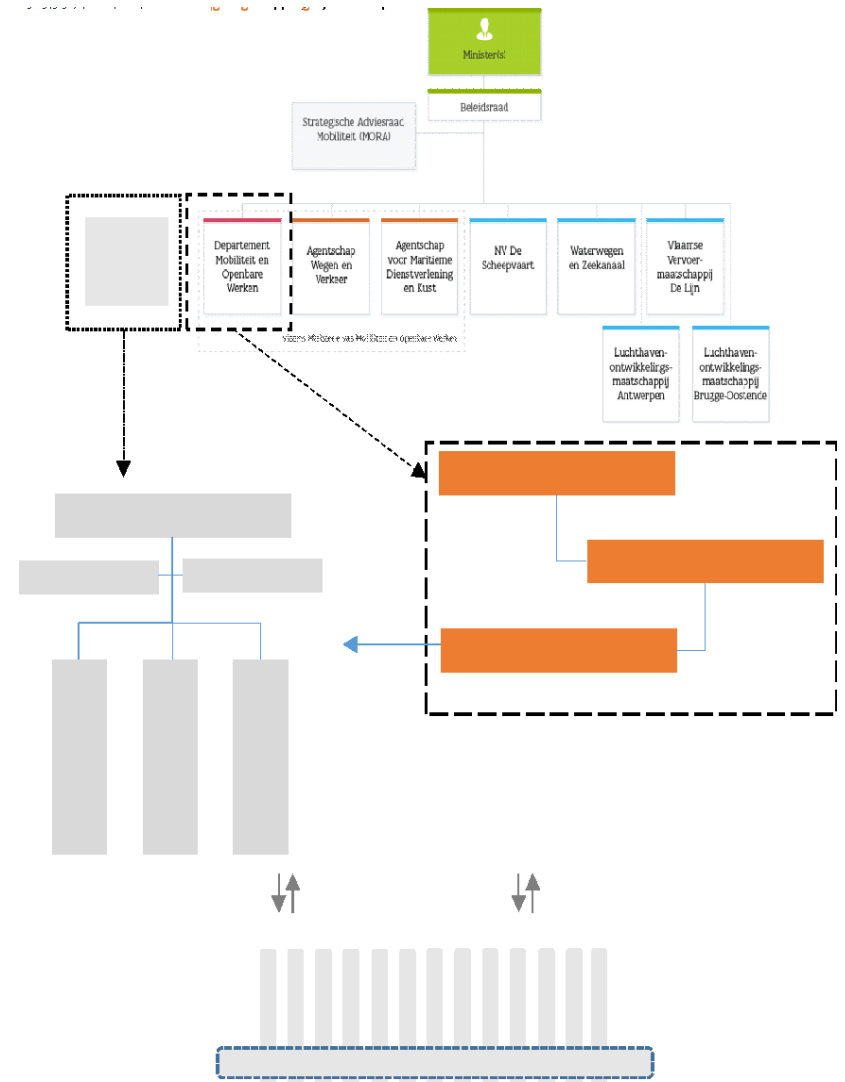
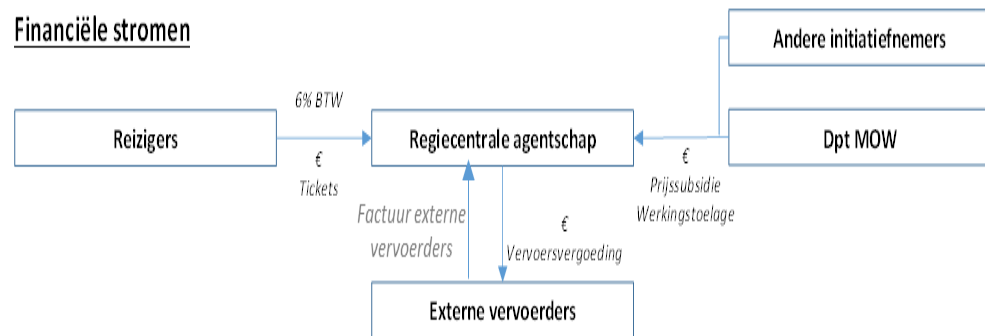
# Organisatie van de basisbereikbaarheid voor het vervoer op maat in Vlaanderen

## Scenario's voor de toekomstige organisatie op maat

**Scenario 3. Een nieuw agentschap realiseert zowel de tactische als operationele regie. Het agentschap besteedt de exploitatie het vervoer op maat uit.**

Dep. MOW staat in voor de strategische regie  
 Het agentschap staat in voor de tactische en operationele regie  
 Het agentschap staat in voor het contractmanagement met externe vervoerders die het vervoer op maat uitvoeren  
 De externe operationele regie en de externe vervoerders zijn gescheiden

### Financiële stromen

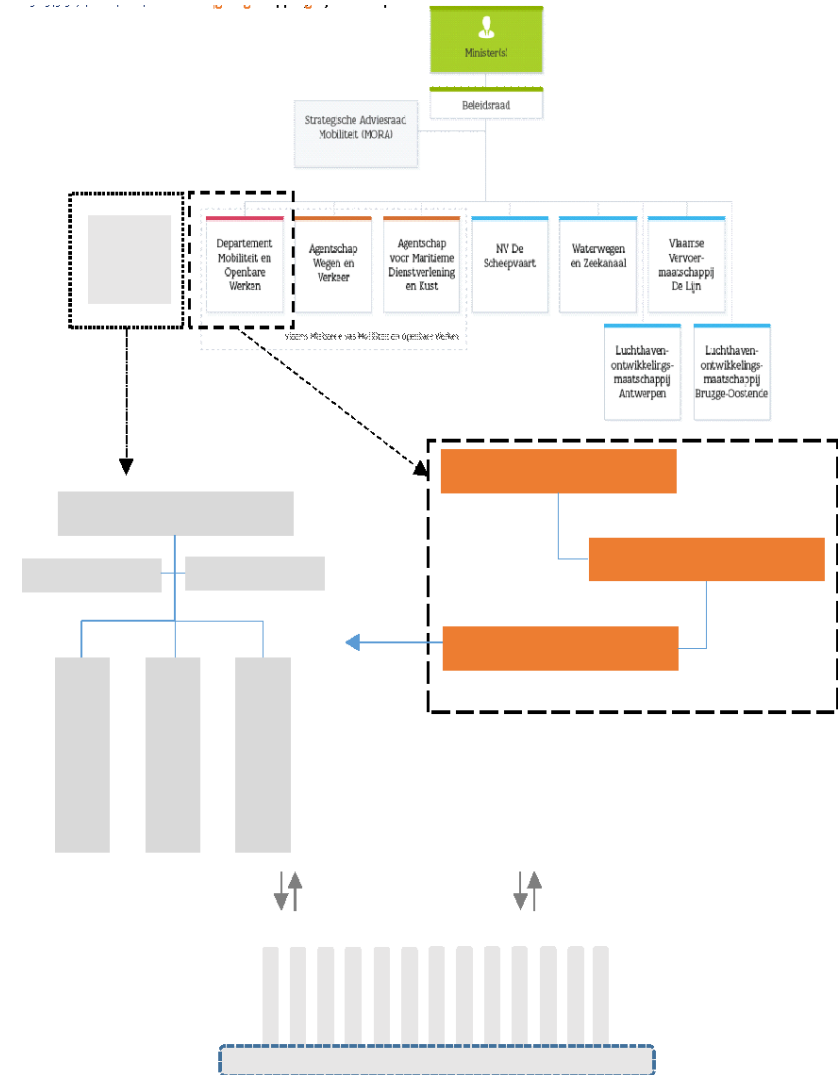
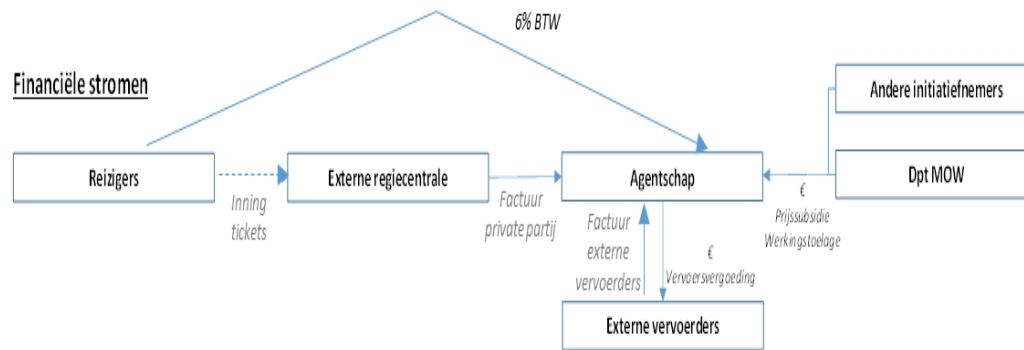


# Organisatie van de basisbereikbaarheid voor het vervoer op maat in Vlaanderen

## Scenario's voor de toekomstige organisatie op maat

### Scenario 4. Een nieuw agentschap staat in voor de tactische regie. De operationele regie en de exploitatie vervoer op maat worden aanbesteed door het agentschap.

Dep. MOW staat in voor de strategische regie  
 Het agentschap staat in voor de tactische regie.  
 Het agentschap staat in voor het contractmanagement met externe vervoerders die het vervoer op maat uitvoeren  
 Het agentschap staat in voor het contractmanagement van de operationele regie  
 De externe operationele regie en de externe vervoerders zijn gescheiden



Kort gezegd doet het departement in het eerste scenario alles, met uitzondering van het vervoer dat in de markt wordt gezet. In het tweede scenario staat het departement enkel in voor de strategische en de tactische regie; de centrale en het vervoer worden in de markt gezet. Scenario drie voorziet in de oprichting van een nieuw agentschap dat instaat voor de tactische en operationele regie, en het vervoer op maat wordt in de markt gezet. In het vierde scenario wordt een nieuw agentschap gecreëerd, dat instaat voor de tactische regie; de centrale en het vervoer worden in de markt gezet.

De keuze van het voorkeursscenario ligt nog ter beslissing voor. Hoe dan ook wordt de centrale best door één enkele organisatie uitgebaat, die weliswaar in verschillende locaties dienstverlening kan verzekeren, afhankelijk van de noden.

De Lijn wordt vanuit haar opgebouwde expertise uiteraard nauw betrokken bij deze evolutie, teneinde toe te laten de binnen het Vlaams gewest aanwezige expertise maximaal te valoriseren naar de reiziger toe.

In afwachting van een beleidsbeslissing hierover wordt het vervoer op maat in de aangeduide VVR's aangestuurd via de belbuscentrales en de MAV's, waarbij evenwel de organisatie van het vervoer voor zowel de open gebruiker als voor doelgroepen maximaal wordt geïntegreerd.

### **3.4. Communicatie**

In juni 2017 lanceerde het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een website over basisbereikbaarheid: [www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be). Iedere burger of overheid kan hier terecht voor een korte uitleg over wat basisbereikbaarheid juist inhoudt, de lopende proefprojecten en de geplande timing voor de invoering van basisbereikbaarheid. Bezoekers van de website vindt er eveneens een rubriek terug met antwoorden op veel gestelde vragen.

Verder werd er in december 2016 (Mobiliteitsbrief nr. 174) een uitgave van de maandelijkse Mobiliteitsbrief, verstuurd naar alle lokale overheden, gewijd aan het thema Basisbereikbaarheid. In januari 2018 wordt er een tweede nummer gewijd aan Basisbereikbaarheid.

Op korte termijn wordt het communicatieluik rond basisbereikbaarheid verder uitgebreid opdat de basisbereikbaarheid zoals o.a. het nieuwe tram- en busnet, de werking van de vervoerregio, vervoer op maat, inspraakmogelijkheden, participatie, ... optimaal zou kunnen bekend maken naar een breder publiek. Ook de gemeenten moeten met name in de opstartfase van de vervoerregiowerking te allen tijde op een correcte manier geïnformeerd worden en moeten kunnen rekenen op gerichte ondersteuning. Het is de bedoeling de ontwikkelingen in de proefprojecten te kunnen volgen.

Tegelijkertijd moeten alle gebruikers (gemeenten, inwoners) via de website kunnen communiceren met het departement, los van informatieavonden, klankbordgroepen, participatiemomenten, enz., die op niveau van de vervoerregioraad georganiseerd worden.

Voor deze opdracht zal het beleidsdomein MOW een beroep doen op een gespecialiseerd communicatiebureau dat hiertoe samen de strategie en concrete acties uitzet. De publicatie

van het bestek voor dit bureau is gepland voor eind 2017. De communicatie omtrent Basisbereikbaarheid zal dus in de nabije toekomst uitgebreid worden. Binnen deze communicatie zal nadruk gelegd worden op change management.

Change management is belangrijk binnen basisbereikbaarheid want het betreft een volledig nieuw vervoersconcept.

## 4. Verdere stappen

### 4.1. Opmaak globale mobiliteitsvisie

In de vervoerregio's Aalst, Mechelen en Westhoek wordt er in eerste instantie gewerkt aan de opmaak van een vervoersplan (openbaar vervoer en vervoer op maat). In een volgend stadium wordt er een globaler mobiliteitsplan uitgewerkt. Voortschrijdend inzicht uit de proefregio's leert dat de vervoersplannen ruimer moeten aangepakt worden en moeten omgevormd worden tot mobiliteitsplannen met een holistische visie, waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Het mobiliteitsplan focust zich in de eerste plaats op de mobiliteitsdossiers die de vervoerregio aangaan. Het visiedocument spreekt zich uit over het gewenste OV-netwerk, het fietsroute- en fietssnelwegennetwerk, het vrachtroutenetwerk, de infrastructuur over de diverse modi heen, het privévervoer, enz., die de mobiliteit van personen en goederen in de regio optimaliseren/organiseren. Het visiedocument kadert binnen de krijtlijnen van het (ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen, het witboek beleidsplan Ruimte Vlaanderen, enz., en vormt een kader voor andere lokale planprocessen.

Het is in Vlaanderen eveneens de bedoeling om de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aan te pakken (zowel infrastructuur als mobiliteit). 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. Nadat het investeringsprogramma definitief goedgekeurd is, wordt terugkoppeling voorzien naar de vervoerregio met betrekking tot de investering in hun vervoerregio.

De vervoerregio Antwerpen kende vanaf het begin deze aanpak en kan hierdoor als inspiratiebron dienen voor de andere regio's.

- Zo krijgt de Regioraad de taak de opmaak van het Routeplan 2030, zijnde de globale mobiliteitsvisie voor de regio met een doorkijk tot 2030, te begeleiden.
- Binnen het Routeplan 2030 krijgt een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling concreet vorm.
- Ook de koppeling tussen het mobiliteitsaspect en de daarmee gepaard gaande investeringen krijgt vorm binnen de Regio. Zo zal de Regioraad binnen de visie 'Routeplan 2030' de mogelijkheid krijgen om mede een invulling te geven aan de werkprogramma's die voortvloeien uit de mobiliteitsvisie.
- Tot slot wordt ook aandacht gegeven aan niet-infrastructurele maatregelen die een belangrijke impact hebben op de vervoerswijzekeuze.

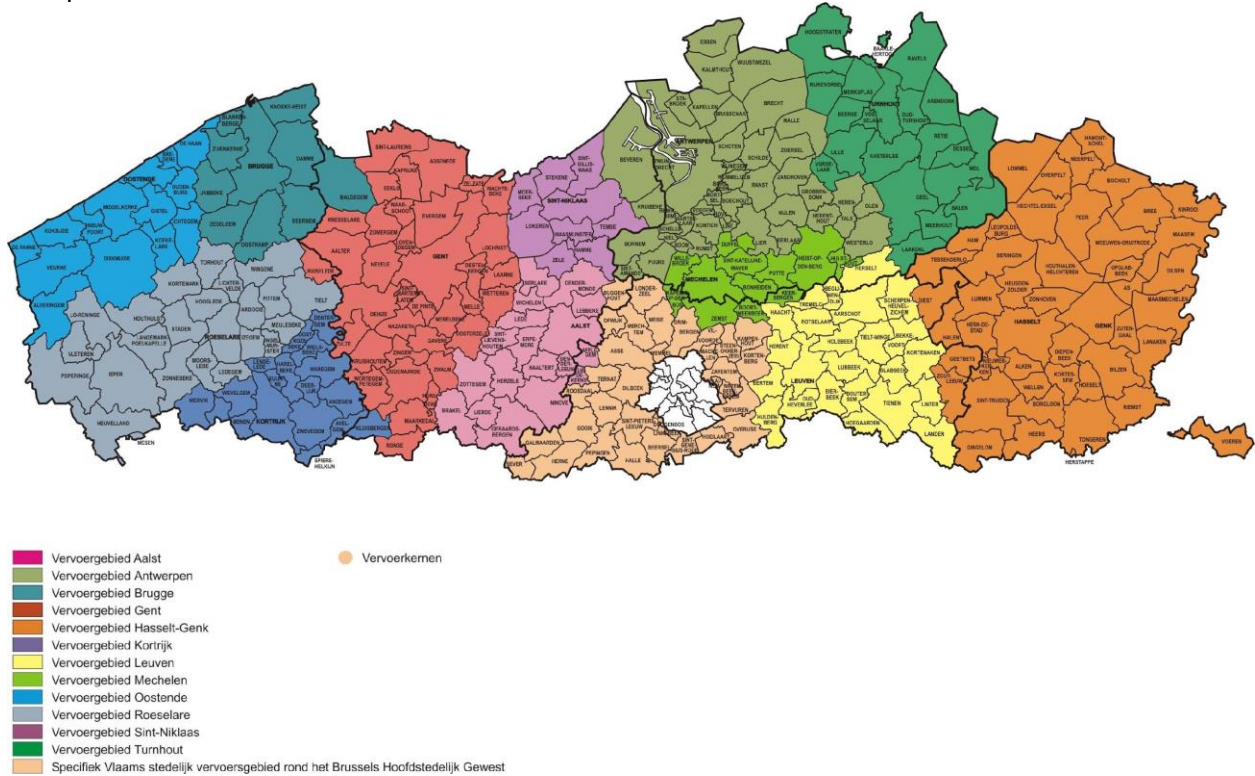


De opdracht voor de opmaak van het Routeplan en de procesbegeleiding werd in de markt geplaatst, verwacht wordt dat hiermee in de loop van november een aanvang kan worden genomen.

Uiteraard vereist dit een betrokkenheid van andere stakeholders. Zeker de koppeling met de investeringsagenda's noopt tot een brede invulling van het stakeholdersmanagement.

## 4.2. Indeling vervoerregio's

De huidige indeling van de vervoergebieden valt terug op het decreet personenvervoer van 20 april 2001.

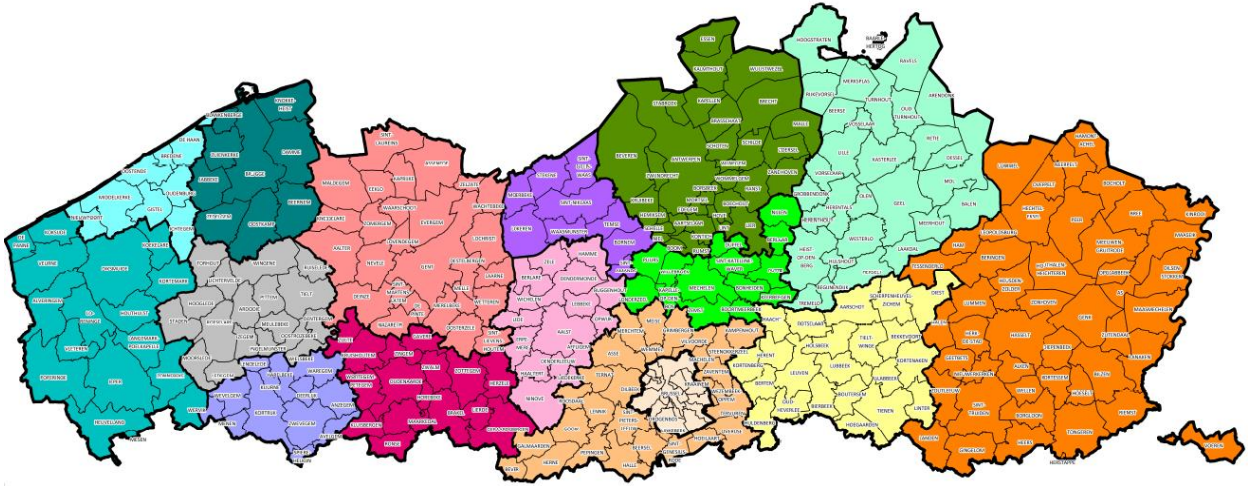


Figuur 2: Afbakening van de vervoergebieden volgens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Verschillende stakeholders wezen erop dat de indeling zoals voorgesteld, niet overeen kwam met ruimtelijke interacties, intergemeentelijk samenwerkingsverbanden en vervoerstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend en dus ook maar beperkt gebruikt. Daarom is er door middel van een reeks workshops gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot onderstaande voorstel van nieuwe indeling op basis van 15 vervoerregio's.

Volgende 15 vervoerregio's worden onderscheiden: Aalst, Antwerpen, Brugge, Gent, Hageland, Kempen, Kortrijk, Limburg, Mechelen, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Vlaamse Rand, Waasland, Westhoek.

De lijst met de indeling van de gemeenten in de vervoerregio's is opgenomen als bijlage bij deze nota.



Figuur 3: Afbakening 15 vervoerregio's in Vlaanderen

Volgende uitgangspunten lagen aan de basis van de voorgestelde regio-indeling:

- De regio's vormen zich op basis van dagdagelijkse reële verplaatsingsstromen naar basisvoorzieningen en regionale voorzieningen binnen een bepaald gebied;
- De gebieden kennen daarnaast ook een zekere ruimtelijke en landschappelijke samenhang.
- Waar de samenhang inzake mobiliteit en ruimte minder duidelijk is, werd ook gekeken naar de bestaande intergemeentelijke samenwerkingsverbanden.
- De vervoerregio's zijn gestructureerd rond een stedelijke kern en hebben een voldoende schaalgrootte. Dit met het oog op de programmatie van regionale voorzieningen en de uitbouw van een performant openbaar / collectief vervoerssysteem. De aanwezigheid van stedelijke kernen en een grotere vervoersvraag bieden immers perspectief op een goed uitgebouwd en gestructureerd OV-systeem. Anderzijds wordt erover gewaakt dat de grootte van de vervoerregio's toch nog beheersbaar is. Dit zal de performantie van de vervoerregiowerking ten goede komen en maakt dat een efficiënt overlegmodel tussen de lokale overheden en Vlaams gewest mogelijk is.

De voorgestelde indeling en naamgeving kent een voorlopige karakter:

- Gemeenten die aan de grens van de vervoerregio's krijgen immers de kans aan te geven bij welke vervoerregio ze willen behoren. Daarnaast kunnen ze ten alle tijden deelnemen in aanpalende regio's, weliswaar met adviserende stem.
- Er is evenmin rekening gehouden met de geplande vrijwillige gemeentefusies.
- Aan de vervoerregioraad zal gevraagd worden zelf een naam te geven aan de betreffende vervoerregio.

Een overlegtraject met de betrokken lokale besturen wordt opgestart om te kunnen komen tot een definitieve indeling. Deze oefening vindt plaats onder de coördinatie van de provinciegouverneur.

De reeds aangeduide regelluwe zones wijken slechts lichtjes af van bovenvermeld kaartvoorstel. Huidig voorstel van indeling in 15 regio's laat alvast een relatief vlotte doorstart van de huidig lopende proefregio's toe.

#### **4.3. Verlenging van het regelluwe kader voorafgaand aan de voorbereidingen aan het decreet basisbereikbaarheid**

Om nieuwe elementen te ontwikkelen en vervolgens uit testen worden er proefprojecten georganiseerd in 4 nieuwe vervoerregio's: Aalst, Antwerpen, Mechelen en Westhoek. Hiervoor bekrachtigde de Vlaamse Regering op 8 juli 2016 een regelluw kader met einddatum 31 maart 2018. Voorstel is om dit regelluw kader te verlengen van 31 maart 2018 naar 31 maart 2019, in afwachting van de inwerkingtreding van het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid.

Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden om in de aangeduide vervoerregio's innovatieve vervoersoplossingen ook na maart 2018 verder uit te rollen.

#### **4.4. Geplande evaluatie en nieuwe regelgeving**

Een extern adviesbureau werd aangeduid om de lopende proefprojecten aan een evaluatie te onderwerpen. Gevraagd wordt daarom om bij deze oefening specifiek aandacht te hebben voor:

- Evaluatie van de werking en organisatiestructuur van de vervoerregioraden van de proefprojecten AS IS.
- Beoordeling effectiviteit vervoersmodel.
- Voorstel voor de organisatie van de mobiliteitscentrales.
- Financieringsvoorstellen met inbegrip van de financiële repercussies op de Vlaamse begroting en de lokale besturen.
- Opmaak draaiboek met het oog op het opmaken van een mobiliteitsplan op het niveau van de vervoerregio.
- Reguleringssimpactanalyse (verder RIA genaamd), volgens de van kracht zijnde omzendbrieven in verband met het opmaken van de RIA<sup>2</sup> en elementen van de evaluatie van de proefprojecten en opmaken van regelgeving met bijgaand een ontwerp van het decreet en een ontwerp van uitvoeringsbesluit voor de basisbereikbaarheid.

De overgang naar Basisbereikbaarheid noodzaakt een nieuwe decretale basis. Bedoeling is om de oefening globaal aan te pakken en volgende decreten te consolideren:

- Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.
- Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.
- Decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit.
- Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

---

<sup>2</sup> Een RIA is een gestructureerde analyse van de beoogde doelstellingen en van de verwachte positieve en negatieve effecten van een voorgenomen regelgeving in vergelijking met de alternatieven.

#### **4.5. Voorbereiding basisbereikbaarheid voor heel Vlaanderen**

Aangezien het kernnet en het aanvullende net vervoerregiogrenzen overschrijden, is het absoluut noodzakelijk dat de uitrol ervan synchroon gebeurt voor alle vervoerregio's. Teneinde een sterk kernnet en aanvullend net in Vlaanderen te kunnen uittekenen, dienen voorbereidingen te starten in de overige vervoerregio's. Dit laat ook toe dat de lokale besturen, bij aanvang van de nieuwe gemeentelijke legislatuur, op een onderbouwde manier de definitieve lijnen kunnen uitzetten voor het regionaal mobiliteitsbeleid.

Voor de proefprojecten Aalst, Mechelen en Westhoek zijn de plannen voor het kernnet en aanvullende net bijna afgerond, maar op het niveau van de vervoerregioraad nog niet (definitief) goedgekeurd. Voor de vervoerregio Antwerpen wordt het voorstel tot kern- en aanvullend net uitgetekend tegen november 2017. Voor de overige 11 vervoerregio's wordt het voorstel tot kern- en aanvullend net uitgetekend tegen het najaar van 2018. Uiteraard wordt dit voorstel dan in de loop van 2019 verder doorlopen binnen de werking van elke vervoerregioraad, net zoals dat in de proefregio's gebeurt is.

De regionale, intergemeentelijke en/of interbestuurlijke dialoog is niet in alle regio's even sterk ontwikkeld. Een tijdige opstart is noodzakelijk. Om deze uitrol daarom mogelijk te maken zullen in de loop van 2018 de voorbereidingen genomen worden om in alle vervoerregio's vervoerregioraden in te richten. Het departement MOW zal zich zo organiseren dat naast de begeleiding bij de opstart van elke vervoerregioraad ook de nodige ondersteuning kan geboden worden bij de opmaak van de mobiliteitsplannen. Hiertoe wordt aan de hand van gerichte personeelsoverdrachten waar nodig de reeds aanwezige expertise binnen het volledige beleidsdomein gebundeld binnen het departement MOW. Bovendien kan in een optimale aansluiting worden voorzien met de afwerking van het voorstel tot kern- en aanvullend net van De Lijn voor heel Vlaanderen (najaar 2018). De nieuwe vervoerregioraden kunnen zich dan in 2019 over de opmaak van de mobiliteitsplannen buigen. Deze dienen afgewerkt te zijn tegen het einde van 2019, zodat de uitrol van het kernnet, het aanvullende net en het vervoer op maat in elke vervoerregio kan starten in december 2020.

Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven:

2018	Voorjaar	Zomer	Najaar
De Lijn			Oplevering voorstel KN en AN volgens nieuwe principes voor een gelaagd netwerk
VVR			Opstart 11 resterende VVR
Dept	Vorbereiding aanpassing interne organisatiestructuur. Opmaak nieuw regelgevend kader.	Vorbereiding opstart vervoerregiowerking 11 VVR's. Opmaak nieuw regelgevend kader.	Opmaak nieuw regelgevend kader.

2019	Voorjaar	Zomer	Najaar
De Lijn			Kennisname goedgekeurde mobiliteitsplannen
VVR	Opmaak en goedkeuring mobiliteitsplan in 11 resterende VVR		
Dept	Opmaak nieuw regelgevend kader. Bepalen organisatie-model mobiliteitscentrales.		

2020	Voorjaar	Zomer	Najaar
De Lijn	Vorbereiding uitrol KN en AN		Ingebruikname KN en AN in gans Vlaanderen
VVR	Uitrol vervoer op maat		
Dept	Operationalisatie VoM met aansturing door mobiliteitscentrale		

## 5. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering:

1. neemt kennis van de stand van zaken inzake basisbereikbaarheid en treedt de voorlopige evaluatie en voorlopige conclusies bij;
2. neemt kennis van het voorstel van de indeling in 15 vervoerregio's en stemt in met de opstart van een consultatie-oefening van de lokale besturen, onder de coördinatie van de betrokken provinciegouverneur, om tegen het voorjaar 2018 over een definitieve regio-indeling te kunnen beschikken;
3. beslist om de vervoerregioraden op te starten in de 15 aangeduide regio's en de vervoerregiowerking als vernieuwende vorm van interbestuurlijke dialoog verder uit te rollen;
4. gelast de minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, om opdracht te geven aan het departement van Mobiliteit en Openbare Werken voor de opmaak van de mobiliteitsplannen voor de vervoerregio's te starten;
5. gelast de Vlaams minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, een voorontwerp van decreet uit te werken met het oog op de verlenging van het regelluw kader tot en met 31 maart 2019;
6. gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, om een voorontwerp van decreet Basisbereikbaarheid uit te werken;
7. gelast de Vlaams minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, aan de onder hem ressorterende entiteiten de nodige opdrachten te geven teneinde de opgenomen timing aan te houden en zo in de 2e helft 2020 tot een volledige uitrol van het decreet basisbereikbaarheid te kunnen komen, met inbegrip van een nieuw gelaagd vervoersnet.

Deze conceptnota houdt geen enkel financieel of budgettair engagement in.

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

Ben Weyts

## 6. Bijlagen

1. De indeling in 15 vervoerregio's met een lijst van bijhorende gemeenten
2. Organisatiestructuren vervoerregioraden