

Reguleringsimpactanalyse voor het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

1 Gegevens van het advies

1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer en wetgevingstechnisch advies	taal-	2018/275 van 21 juni 2018
bevoegde minister(s) van de regelgeving		Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn Ben Weyts
RIA		Ja
JoKER		Ja
armoedetoets		Ja
link naar de regelgevingsagenda		<Vul hier de gewenste informatie in>

1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	eric.sempels@mow.vlaanderen.be
organisatie	Vlaamse overheid
beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
entiteit	Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid, Team Duurzame Personenmobiliteit

2 Titel en fase



Deze Reguleringsimpactanalyse heeft betrekking op het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid. Het voorontwerp van decreet zal in juli 2018 aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden

voor een eerste principiële goedkeuring, minstens tegelijk met de definitieve goedkeuring van het voorontwerp van besluit zelf.

3 Samenvatting

Deze Reguleringsimpactanalyse werd opgemaakt naar aanleiding van de geplande actualisering van de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het openbaar personenvervoer over de weg, zoals vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het voorontwerp van decreet beoogt een impactvolle implementatie van het concept van basisbereikbaarheid, in lijn met het Vlaams regeerakkoord en de conceptnota's van 18/12/2015 en 27/10/2017, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie kenmerkend zijn. Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.

In deze RIA worden twee potentiële beleidsopties besproken om de doelstellingen te bereiken:

1. Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name het huidige decreet mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg (nuloptie).
2. De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van het Vlaams regeerakkoord, de conceptnota's en evaluatie van de proefprojecten, vertrekkende vanuit een holistische visie waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Er wordt gekozen voor beleidsoptie twee.

Samengevat betekent beleidsoptie 2:

- Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- Een verhoogde bereikbaarheid van maatschappelijk relevante locaties voor doelgroepen zoals kinderen, jongeren, mensen in armoede, ouderen, mensen met een mobiliteitsbeperking, e.d.;
- Het aanbieden van stads- en streekvervoer als deel van het totaal mobiliteitsnetwerk waarbij vanuit een visie van combimobiliteit voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi moeten worden gefaciliteerd;
- Het uitbouwen van een hiërarchisch netwerk van knooppunten die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi, teneinde tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen. Bovendien kan synchromodaliteit worden bewerkstelligd met een prominenter rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen;
- De inbedding van basisbereikbaarheid in het ruimtelijke kader met een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het efficiënter benutten van huidige middelen voor collectief vervoer of vervoer op maat door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders;
- Een grote mate van participatie van alle belanghebbenden (incl. doelgroepen zoals kinderen en jongeren, mensen met een mobiliteitsbeperking, enz.) bij het opmaken van de mobiliteitsplannen;
- Het instellen van een gedeelde verantwoordelijkheid bij de verschillende actoren.

Om dit mogelijk te maken en om tot robuuste en veilige vervoersnetwerken te komen, wordt ervoor gezorgd dat de verschillende vervoersnetwerken hiërarchisch gestructureerd en gecategoriseerd zijn. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal en primair kernnetwerk over verschillende modi heen centraal. Door middel van



gerichte en elkaar versterkende investeringen wordt dit kernnetwerk verder geoptimaliseerd waar nodig. Een afstemming op de specifieke regionale en lokale vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit een cluster van meerdere gemeenten, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen.

Binnen het openbaar personenvervoer in het bijzonder wordt een gelaagd vervoersmodel gerealiseerd door het treinnet (federale bevoegdheid), kernnet, aanvullend net en vervoer op maat elk hun rol te laten opnemen en deze optimaal af te stemmen.

Vijftien vervoerregio's bewaken, sturen en evalueren de realisatie van basisbereikbaarheid. Door in te zetten op reële vervoersvragen in een hiërarchisch gelaagd netwerk kan onder meer de modal shift in personenmobiliteit worden bewerkstelligd.

4 Probleembeschrijving

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

De noden van de reiziger en verlader werden bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer in het verleden te veel uit het oog verloren. De sturing beperkte zich tot de formulering van eenzijdige ambities, gericht op één modus.

Het mobiliteitsbeleid werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat een basisaanbod aan openbaar personenvervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer. Bij de uitwerking van basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar personenvervoer – 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. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. 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.

Door de uitbouw van het vervoersnet conform de richtlijnen basismobiliteit kon te weinig rekening gehouden worden met het treinnet en trad het uitgebreide, en soms weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren. Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendigd door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

De filosofie van basismobiliteit (aanbodgestuurd) vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar personenvervoeraanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat er onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag, we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en het onmogelijk is de belangrijkste vervoersstromen te versterken, net daar waar openbaar personenvervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoersstromen 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 net 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. Zo werd er de voorbije jaren veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen. 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 de visieontwikkeling inzake mobiliteit, de infrastructuurinvesteringen en -onderhoud, de kwaliteit van dienstverlening en exploitatie, de ruimtelijke inrichting en het vervoer in het algemeen. 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.

Kinderen en Jongeren

Het Vlaams jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan (JKP) bevat 12 strategische en 35 operationele doelstellingen, waarvan de vierde strategische doelstelling mobiliteit betreft: "Vlaanderen doet bijzondere inspanningen opdat kinderen en jongeren zich in 2019 autonoom, duurzaam en veilig kunnen verplaatsen." Om zichzelf autonoom te verplaatsen hebben kinderen en jongeren tot 18 jaar toegang tot trein, tram, bus, fiets en te voet, vanaf 18 jaar wordt de auto hieraan toegevoegd. Deze verplaatsingen moeten hen in staat stellen om maatschappelijk belangrijke locaties beschikbaar te maken, zoals scholen, jeugthuizen, uitgaansmogelijkheden, enz.

Uit een studie naar het verplaatsingsgedrag van de woon-schoolverplaatsing, uitgevoerd door Indiville i.o.v. Touring, blijkt dat 66% van de verplaatsingen worden uitgevoerd met de wagen. Slechts 4% van de scholieren maakt gebruik van de bus, en 1% van de bevrageerden gebruikt de trein of tram / metro. Verplaatsingen te voet of met de (elektrische) fiets bedragen respectievelijk 14% en 13% van het aantal verplaatsingen.

In deze bevraging, waaraan 6.361 Belgen deelnamen, werd ook stilgestaan bij de voornaamste redenen waarom de auto werd genomen in plaats van alternatieve vervoersmodi. Met stip op nummer 1 staat de snelheid van de auto ten opzichte van de alternatieven, maar ook onveilige verkeerssituaties (fiets of te voet), onvoldoende alternatieven en gebrekkig of weinig betrouwbaar openbaar vervoer worden aangehaald als redenen. Desalniettemin blijkt uit cijfers van het jaarrapport 2016 van vervoersmaatschappij De Lijn dat 40% van de verplaatsingen gebeurt met een BuzzyPass, wat aanduidt dat kinderen en jongeren toch een zeer intensief gebruiker zijn van het openbaar vervoer.

Tot slot bespreekt het artikel "Wat willen kinderen in hun dorp?", een publicatie van Lokaal in februari 2018, de noden die kinderen en jongeren ervaren in hun nabije omgeving. Het onderzoek captureerde de informatie van een twintigtal gemeenten en van meer dan 800 kinderen en jongeren. Uit de studie kwamen vijf belangrijke conclusies naar voren, waarvan één zich specifiek richt op de autonome mobiliteit van deze doelgroep. "Kinderen en tieners willen zich zelfstandig verplaatsen. Als ze veilig kunnen fietsen, kunnen ze verder kijken dan de eigen gemeente en de complementariteit van dorpen in rekening brengen. We zijn op plekken geweest waar er amper voorzieningen waren, maar die ze toch centraal gelegen vonden. Ze gingen naar de bibliotheek in gemeente 1, naar het frietkot in dorp 2 en voor nog iets anders naar dorp 3. Jonge kinderen maken amper gebruik van de bus, in tegenstelling tot tieners voor wie de bushalte de poort naar een andere gemeente of naar de stad kan zijn. Als



de dienstverlening goed is, maken ze er dankbaar gebruik van. De belbus? We hebben geen enkel kind of tiener ontmoet die er gebruik van maakt.”

De bevindingen van deze studie worden gestaafd door een onderzoek van Wouter Vanderstede, gepubliceerd in “Jong zijn in de nevelstad: Verkaveld Vlaanderen door de ogen van de volgende generatie”¹. Een van de bevindingen van dit artikel stelt dat tieners zich meer en meer naar de stad richten naarmate ze ouder worden, dit om te shoppen, om deel te nemen aan evenementen, om uit te gaan of om gewoon te ontspannen. Hiervoor zijn zij aangewezen op goede fietsverbindingen en een frequente busverbinding. Voor hen is het dus aangewezen om de kernen te ontwikkelen die al goed gelegen zijn binnen het openbaar vervoersnetwerk.

Mensen in armoede

Een studie van Accenture, i.o.v. Ashoka¹¹, stelt dat er in België 2 miljoen mensen (of 19% van de bevolking) in vervoersarmoede leeft, wat in dezelfde lijn zit als het armoedecijfer van 15%. Deze studie stond ook stil bij de uitgaven van mensen met een laag inkomen, waarbij 75% van hun budget gaat naar basisnoden, en meer specifiek 7% naar mobiliteit. Dit laatste wordt min of meer bevestigd door een federaal onderzoek van het huishoudbudget, waarbij transport en communicatie 15% van de uitgaven bedraagt.

Uiteraard is de verhouding tussen vervoersarmoede en mensen in armoede niet één op één, al dient gesteld te worden dat mensen in armoede naar de goedkopere woningen op het platteland trekken terwijl diensten en voorzieningen meer en meer wegtrekken uit dorpen (Meert, 2003)². Het openbaar vervoer neemt dan de rol in om deze mensen te verbinden met de diensten en voorzieningen, maar in de praktijk vervagen de verbindingen tussen deelgemeenten meer en meer zodat deze mensen ook in vervoersarmoede terechtkomen. De studie van Ashoka¹¹ stelt dat 5,3% van de inwoners van randstedelijke of plattelandsgebieden een probleem ondervindt op vlak van mobiliteit en dat dit een kerndrempel vormt voor bijvoorbeeld het vinden van werk. Hun voornaamste probleem is dan ook het ontbreken van vervoer voor ‘de laatste kilometer (last mile)’ naar huis of het werk. Uit een onderzoek in het kader van het project Mobikansen bleek in 2013 al dat maar liefst 67 % van de mensen in armoede moeilijk werk kan vinden door een gebrek aan mobiliteit.

5 Beleidsdoelstelling

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.

De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek werden in de conceptnota van 18 december 2015 naar voor geschoven als proefprojecten. Vervolgens werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject opgestart.

Op 29 juni 2016 werd door het Vlaams Parlement het decreet houdende de invoering van een regellu kader in functie van de proefprojecten Basisbereikbaarheid aangenomen (B.S. 04/08/2016). Hiermee worden concreet een aantal aspecten van het personenvervoer over de weg, het geregeld vervoer door De Lijn, het mobiliteitsbeleid, 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

¹ Tijdschrift publieke ruimte. Okt-nov-dec 2016, p. 37-38

² H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003



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].

Omdat de looptijd van het voormelde decreet houdende de invoering van een regelluw kader beperkt is tot 31 maart 2018 en om de aangeduide proefregio's de kans te geven de innovatieve vervoersoplossingen binnen het vervoer op maat verder te concretiseren en uit te rollen, werd het noodzakelijk geacht om de regelluwe zone in de tijd te verlengen. Om dat te bewerkstelligen werd de datum waarop het decreet buiten werking treedt, met één jaar opgeschoven. Dit wijzigingsdecreet werd op 14 maart 2018 door het Vlaams Parlement aangenomen en op 23 maart 2018 door de Vlaamse Regering afgekondigd.

De conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS], stelde dat de oefening echter globaal moest worden aangepakt en dat de volgende decreten zouden worden geconsolideerd:

- 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 openbaredienstverplichting 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.

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

Het is in Vlaanderen tevens de bedoeling om de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aan te pakken (zowel infrastructuur als mobiliteit). De vervoerregio Antwerpen kende vanaf het begin deze aanpak en kan hierdoor als inspiratiebron dienen voor de andere regio's.

Vanuit de voormelde holistische benadering werd er onder meer voor geopteerd om het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – dat de krijtlijnen vastlegt voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus – te evalueren en geactualiseerd te integreren in het voorliggende ontwerp van decreet.

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt dan ook volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden. Aan de andere drie decreten, worden door voorliggende ontwerp van decreet de noodzakelijke wijzigingen aangebracht, teneinde het concept van basisbereikbaarheid volledig te implementeren.

6 Opties

→ **Optie 1: voorzetting van een bestaande toestand (nuloptie)**

Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name het huidige decreet mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg



De nuloptie betreft de situatie zonder extra maatregelen of extra overheidstussenkomst.

→ Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van de resolutie en de conceptnota's

Op basis van de bepalingen in de conceptnota's en de evaluatie van de proefprojecten wordt een nieuw decreet opgesteld betreffende basisbereikbaarheid, met bijhorend besluit.

Het nieuwe kader wordt opgebouwd rond onderstaande uitgangspunten:

- *“Basisbereikbaarheid stelt het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen voorop.”*
- *“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”*
- *“De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader”*
- *“Capteren van alle initiatieven voor collectief vervoer of vervoer op maat en de exploitatievoorwaarden vereenvoudigen”*

- Bereiken van belangrijke maatschappelijk functies

Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies vormt een belangrijk uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Hierbij wordt vertrokken vanuit de effectieve vraag. Door een optimale inzet van middelen moet Vlaanderen erin slagen een performanter vervoerssysteem 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 moeten het openbaar vervoer en het vervoer op maat betaalbaar blijven, zowel voor de overheid als voor de gebruiker.

- Visie van combimobiliteit en synchronodaliteit

Voor zowel een goede combimobiliteit en synchronodaliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek, zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladere toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt het robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Om tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen, bouwen we een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi. Hiervoor is ook een goede uitwisseling van gegevens noodzakelijk. Een sterkere verknoping van verschillende netwerken impliceert immers een naadloze data-uitwisseling tussen de verschillende modi en het aanbieden van gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen. In de logistiek vereenvoudigen technologische ontwikkelingen de informatiestromen en vergemakkelijken de samenwerking tussen de ketenspelers. Daardoor verkrijgen we een echte synchronodaliteit met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen.

(Openbaar)vervoer knooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze knooppunten en park-and-rides zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met oplaadmogelijkheden voor batterijen van elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. (Freefloating) deelfietsen of



deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk.

Het fietsbeleid wordt in samenhang met het openbaar personenvervoerbeleid 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 ticketing -, en een doorgedreven tariefintegratie zullen een belangrijke rol spelen in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt.

- 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.

- Capteren vervoer op maat en vereenvoudigen exploitatievoorwaarden

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt 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.

7 Analyse van de effecten

Doelgroepen

Betrokken partijen:

- De Vlaamse Overheid: departement Mobiliteit en Openbare Werken

Doelgroepen

- Lokale besturen in het Vlaamse Gewest
- De aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer
- De aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat
- De gebruikers van openbaar personenvervoerdiensten
- Personen met een mobiliteitsbeperking
- Mensen in armoede
- Kinderen en jongeren

Optie 1 (nuloptie)

Effectbeschrijving

De nuloptie heeft voornamelijk als voordeel dat alle stakeholders vertrouwd zijn met het huidige systeem. Toch zijn er een aantal nadelige effecten verbonden aan het behoud van de huidige regelgeving, die reeds werden toegelicht in hoofdstuk 4.



Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen	Voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Lokale besturen	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrouwdheid met het huidige systeem • Subsidiëring voor opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan 		<ul style="list-style-type: none"> • Lokale en regionale vervoersvragen worden onvoldoende doorvertaald in een globaal mobiliteitsnetwerk • Onvoldoende formele betrokkenheid bij het ontwikkelen van het stads- en streekvervoer • Unimodale investeringsprogramma's op lokaal en regionaal niveau • Onvoldoende aansluiting tussen lokale initiatieven en de ontwikkeling van het globaal mobiliteitsnetwerk, voornamelijk omdat er geen rekening gehouden werd met de voordelen van combimobiliteit en synchromodaliteit 	



<p>Aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrouwdheid met het huidige systeem 		<ul style="list-style-type: none"> • Geen mogelijkheid om te participeren in het geregeld openbaar personenvervoersmodel zonder onderaanneming met interne operator • Geen mogelijkheid om te participeren in het vervoer op maat zonder overeenkomst met Vlaamse overheid • Brede waaier aan initiatieven m.b.t. doelgroepenvervoer die onvoldoende op elkaar afgestemd zijn • Lopende initiatieven zijn niet geïjkt op bestaande regionale overlegstructuren, dus bilateraal overleg met lokale besturen noodzakelijk • Sterke regulering van de exploitatievoorwaarden vermijdt de komst van nieuwe spelers 	
<p>Aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrouwdheid met het huidige systeem 		<ul style="list-style-type: none"> • Versnippering van mobiliteitscentrales vervoer op maat leidt tot kosteninefficiëntie • Onvoldoende schaal om reizigersritten vervoer op maat te combineren • Onvoldoende informatie(-systemen) beschikbaar om combimobiliteit te realiseren 	



<p>Gebruikers van openbaar personenvervoerdiensten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recht op gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer • Kennis van bestaande dienstverlening en initiatieven 		<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende betrokkenheid van stakeholders (incl. gebruikers) om te komen tot een breed gedragen mobiliteitsvisie /-plan • Het mobiliteitsnetwerk biedt een onvoldoende samenhangend geheel dat combimobiliteit bevordert • Versnippering van mobiliteitscentrales en initiatieven vervoer op maat • Diverse tarieven van toepassing naargelang het initiatief vervoer op maat • Niet alle attractiepolen met een hoge vervoersvraag zijn ontsloten met openbaar personenvervoer (vb. bedrijventerreinen) • Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel 	
<p>Personen met een mobiliteitsbeperking</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Huidige vraagafhankelijke vervoersinitiatieven hebben een persoonlijke toets omwille van nabijheid 		<ul style="list-style-type: none"> • Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel • Enkel personen met een zware mobiliteitsbeperking hebben toegang tot het aangepast, vraagafhankelijk vervoer • Versnippering van mobiliteitscentrales en een veelvuldigheid aan initiatieven biedt weinig transparantie naar de gebruiker 	



Mensen in armoede	<ul style="list-style-type: none"> • Nabijheid van openbaar personenvervoer bij de woning • Sociale tarieven bij het geregeld openbaar vervoer voor doelgroepen 		<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijke economische, sociale of andere attractiepolen zijn niet voorzien van openbaar personenvervoer • Onvoldoende afstemming van vervoersmodi om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel en geen kosteloze reservatie (belbuscentrale is geen gratis nummer) 	
Kinderen en jongeren	<ul style="list-style-type: none"> • Nabijheid van openbaar personenvervoer bij de woning 		<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijke economische, sociale of andere attractiepolen zijn niet voorzien van openbaar personenvervoer • Onvoldoende afstemming van vervoersmodi om tot de eindbestemming efficiënt te bereiken 	
Vlaamse overheid	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrouwdheid met het huidige systeem 		<ul style="list-style-type: none"> • Onderbenutting van een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer met onvoldoende antwoord op reële vervoersvragen • Huidige regelgeving is niet <i>future proof</i>, gelet op de potentiële toekomstige liberalisering van de openbaar vervoerdiensten cfr. Verordening 1370/2007 • Huidige regelgeving vertrekt enkel vanuit openbaar personenvervoer en niet vanuit een holistische visie 	

Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

Effectbeschrijving

De beleidsdoelstelling beoogt de volgende effecten:



- Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale mobiliteitsregie georganiseerd, die vanuit een bottom-up bewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid realiseert;
- Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan gewerkt worden aan een geïntegreerd investeringsprogramma (AWV / De Lijn en andere uitvoerende agentschappen) en dit zowel op lokaal, regionaal als globaal niveau;
- Het aanbod van stads- en streekvervoer staat 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 wordt gefaciliteerd;
- Het nieuwe openbaar vervoer beoogt niet enkel de ontsluiting van de woonkernen, maar ook het verhogen van de bereikbaarheid van economische, sociale en functionele attractiepolen. Hierbij zijn twee opties: indien de vervoersvraag voldoende hoog is wordt een kern- en aanvullend net voorzien, anders wordt combi-mobiliteit (incl. voor- en natransport d.m.v. vervoer op maat) gefaciliteerd om andere attractiepolen te bereiken. De verhoging van de bereikbaarheid moet specifieke doelgroepen zoals kinderen en jongeren, mensen in armoede, mensen met een mobiliteitsbeperking, ouderen en werknemers toelaten om belangrijke maatschappelijke locaties autonoom te bereiken;
- Het vervoer op maat biedt een vraaggestuurde oplossingen voor diegenen die geen toegang hebben tot het regulier openbaar vervoer omwille van doelgroep, tijd of locatie;
- Belanghebbenden (incl. vertegenwoordigers van kinderen en jongeren, en mensen in armoede) worden actief betrokken binnen de vervoerregio's m.b.t. de ontwikkeling van de mobiliteitsplannen. De vervoerregio's bepalen de mate van participatie van de belanghebbenden, waarbij minimale betrokkenheid wordt opgelegd vanuit de Vlaamse Regering. Deze aanpak heeft specifieke aandacht voor belanghebbenden (met focus op kinderen en jongeren en mensen in armoede) met een voornamelijk lokale betrokkenheid, bijvoorbeeld door middel van een belevingsonderzoek of lokale afstemmingsmomenten;
- Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoersmodel is cruciaal, waarbij gerichte en elkaar versterkende investeringen kunnen bijdragen tot een verdere optimalisatie van het hertekende kernnet;
- Het uitbouwen van een hiërarchisch netwerk van knooppunten die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi, teneinde tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen. Bovendien kan synchromodaliteit worden bewerkstelligd met een prominere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen;
- Een afstemming op een specifieke vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, samengesteld op basis van de reële en potentiële vervoersstromen;
- Alle lopende (Vlaamse) initiatieven m.b.t. het doelgroepenvervoer worden geclusterd tot één vervoer op maat (m.u.v. leerlingenvervoer (BO)), die ondersteund wordt door een geïntegreerde mobiliteitscentrale die bevoegd is voor het verschaffen van reizigersinformatie, het boeken van ritten en het aannemen van betalingen. Alle handelingen uitgevoerd door de mobiliteitscentrale zijn gratis voor de reiziger, en is zowel telefonisch toegankelijk als met behulp van digitale applicaties;
- Zowel openbaar personenvervoer als andere modi zullen permanent opgevolgd worden op basis van objectieve indicatoren, gemonitord door zowel de Vlaamse overheid als de vervoerregioraden. Bij het optellen van deze indicatoren zal ook de impact op doelgroepen worden gemonitord.



Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting



<p>Lokale besturen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale en regionale vervoersvragen kunnen worden beantwoord met een globaal mobiliteitsnetwerk • Formele betrokkenheid bij het opstellen van geïntegreerde mobiliteitsplannen op regionaal niveau • Voordeel planlastenverlaging: gemeentelijke mobiliteitsplannen worden facultatief, bevatten geen informatief gedeelte meer en worden niet meer onderworpen aan een stringent systeem van kwaliteitsadvies(procedures) • Aansluiting tussen lokale initiatieven en de ontwikkeling van het globaal mobiliteitsnetwerk • Investerings en maatregelen hebben hogere toegevoegde waarde door grotere schaal en betere afstemming tussen lokale besturen • Gemeenten met een beperkte vervoersvraag worden ontsloten door middel van flexibel vervoer op maat • Het (facultatieve) lokale mobiliteitsplan kan een verhoogde impact hebben door nauw aan te sluiten op hogerliggende mobiliteitsplannen 		<ul style="list-style-type: none"> • Niet vertrouwd met het nieuwe systeem • Het opstellen van regionale mobiliteitsplannen vraagt in de beginfase een grote tijdsinvestering van lokale besturen • Lokale besturen mogen vrijblijvend een lokaal mobiliteitsplan opstellen, evenwel ontvangen zij hiervoor geen subsidiëring meer 	
------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



<p>Aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Betere toegang tot de markt omwille van de bredere invulling van het vervoer op maat • Clustering van vervoer op maat-initiatieven leidt tot een efficiënter gebruik van middelen (hogere bezettingsgraad) • De nieuwe overlegstructuur biedt de mogelijkheid om lokale en regionale aanbieders te betrekken bij conceptualisering van vervoersmodel • Aansturing door Vlaamse mobiliteitscentrale laat toe om op kernactiviteit te focussen, nl. het vervoer zelf 		<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende vertrouwd met nieuwe systeem 	
<p>Aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verhoogde kostenefficiëntie en kwaliteit door grotere vraag en mogelijkheid tot centralisatie van alle mobiliteitscentrales • De grotere schaal is een opportuniteit om in te zetten op digitaliseren van het boeken en betalen van ritten 		<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende gekend met het nieuwe systeem • Centralisatie vraagt minimale grootte zodat kleine aanbieders moeilijker kunnen participeren 	



<p>Gebruikers van openbaar personenvervoerdiensten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stakeholdergroeperingen worden actief betrokken bij de ontwikkeling van mobiliteitsvisie en opmaak mobiliteitsplan • De nieuwe overlegstructuur biedt de mogelijkheid om reizigers(verenigingen) nauwer te betrekken bij conceptualisering van vervoersmodel • Combimobiliteit als uitgangspremisse biedt een efficiëntere invulling van het openbaar personenvervoer en sluit beter aan bij vervoersvraag • De aanwezigheid van één mobiliteitscentrale biedt meer duidelijkheid naar de reiziger • Alle attractiepolen worden ontsloten in het vraaggestuurd mobiliteitsplan • Het aanbod op potentieelhoudende lijnen wordt versterkt. • Personen die omwille van doelgroep, tijdstip of locatie niet kunnen gebruikmaken van het geregeld vervoer, kunnen gebruik maken van het flexibel vervoer op maat 		<ul style="list-style-type: none"> • Nog niet alle knooppunten zijn voldoende uitgerust zodat de voordelen van het overstapmodel vandaag nog niet altijd concreet zijn 	
--------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



<p>Personen met een mobiliteitsbeperking</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Personen met een mobiliteitsbeperking kunnen gebruik maken van kwaliteitsvol en flexibel vervoer op maat • De aanwezigheid van 1 mobiliteitscentrale biedt meer duidelijkheid naar de reiziger • Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen door middel van openbaar personenvervoer • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken • 		<ul style="list-style-type: none"> • Voordelen van combimobiliteit zijn nog onvoldoende gekend • Minder 'nabijheid' van de centrale dus minder vertrouwdheid 	
----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



<p>Mensen in armoede</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen door middel van openbaar personenvervoer; met name een betere bereikbaarheid van tewerkstellingspolen moet een vlottere bereikbaarheid garanderen • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Aan de vervoerregio's kunnen via het uitvoeringsbesluit minimale vereisten opgelegd worden om doelgroepen te betrekken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen • Mensen in armoede worden op structurele wijze betrokken in de uittekening van het nieuwe mobiliteitsmodel. hebben de mogelijkheid om te participeren in het regionale mobiliteitsbeleid, mits zij op een gepaste wijze worden bevroegd en betrokken; • Zowel digitale als niet-digitale bereikbaarheid van mobiliteitscentrale • 		<ul style="list-style-type: none"> • Mensen in armoede ervaren een afstand tot de overheid waardoor hun participatie eerder onwaarschijnlijk zal zijn 	
--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



Kinderen en jongeren	<ul style="list-style-type: none"> • Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen doormiddel van openbaar vervoer • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Aan de vervoerregio's kunnen via het uitvoeringsbesluit minimale vereisten opgelegd worden om doelgroepen te betrekken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen. • Kinderen en jongeren hebben de mogelijkheid om te participeren in het regionale mobiliteitsbeleid, mits zij op een gepaste wijze worden bevraagd en betrokken; • Nieuw systeem vervoer op maat kan aantrekkelijkheid verhogen t.o.v. belbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Combimobiliteit d.m.v. auto en openbaar is geen mogelijkheid voor kinderen en jongeren; • 	
Vlaamse overheid	<ul style="list-style-type: none"> • Een betere benutting van de voertuigen die ingezet worden als OV leidt tot een kostenefficiëntere inzet van publieke middelen. • Duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten en overheden • Planlastverlaging doordat het Vlaams Mobiliteitsplan geen informatief deel meer hoeft de bevatten 		<ul style="list-style-type: none"> • Transitietraject te doorlopen • Competentieontwikkeling noodzakelijk 	



8 Vergelijking van de opties

In hoofdstuk 4 werden reeds de gekozen optie betreffende de huidige regelgeving (nuloptie) besproken. Bij het vergelijken van de nuloptie en de gekozen optie, biedt de gekozen optie de volgende voordelen:

- Basisbereikbaarheid biedt lokale besturen en (Vlaamse) mobiliteitsactoren de mogelijkheid om op regionaal niveau een invulling te geven aan mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- Andere belanghebbenden (zoals aanbieders van vervoer, kinderen en jongeren, ouderen, mensen in armoede, enz.) worden betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid en -plannen;
- Combimobiliteit als uitgangspremisse biedt een efficiëntere invulling van het openbaar personenvervoer en sluit beter aan bij realiteit. De aanwezigheid van één mobiliteitscentrale biedt bovendien een duidelijkere en toegankelijke dienstverlening naar de reizigers; Dit moet leiden tot een verhoogde kostenefficiëntie en kwaliteit door grotere vraag en de mogelijkheid tot centralisatie van alle mobiliteitscentrales. Er kan bovendien een betere synchromodaliteit gerealiseerd worden door in te zetten op goederenvervoer via de binnenvaart en het spoor;
- Maatschappelijk belangrijke locaties worden benoemd en bereikbaar gemaakt. Dit moet in het bijzonder doelgroepen (zoals jongeren en kinderen, mensen in armoede, ouderen, enzovoort) de mogelijkheid bieden om voor hun maatschappelijk belangrijke functies te bereiken;
- Personen die omwille van doelgroep, tijdstip of locatie niet kunnen gebruik maken van het geregeld vervoer, kunnen gebruik maken van het flexibel vervoer op maat. De integratie van de verschillende initiatieven maakt het vraagafhankelijk vervoer duidelijker, transparanter en toegankelijker;
- Investerings- en (infrastructurele, flankerende en beleids-) maatregelen hebben een hogere toegevoegde waarde door de mogelijkheid ze uit te rollen op grotere schaal via de afstemming tussen lokale besturen.
- De lokale besturen ondervinden een planlastenverlaging aangezien de gemeentelijke mobiliteitsplannen een facultatief karakter krijgen, deze geen informatief gedeelte meer bevatten en niet meer onderworpen worden aan een stringent systeem van kwaliteitsadvies(procedure). Hetzelfde geldt eveneens voor het Vlaamse de de regionale mobiliteitsplannen, die evenmin nog een informatief gedeelte moeten bevatten.

9 Uitvoering

Naar analogie met de huidige uitvoeringsbesluiten betreffende het personenvervoer, zullen voor de operationalisering van enkele delen van het decreet besluiten van de Vlaamse Regering worden opgemaakt.



10 Administratieve lasten

De administratieve lasten van burgers en ondernemingen op vlak van openbaar personenvervoer worden verminderd door:

- Het installeren van een geïntegreerde mobiliteitscentrale waar burgers terecht kunnen voor enerzijds reisinformatievragen en anderzijds het boeken en betalen van ritten vervoer op maat conform het “one stop shop” principe;
- Het mogelijk maken van tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen die overstappen tussen modi en binnen een gelaagd vervoersnet mogelijk maakt;
- Het verder digitaliseren van mobiliteitsdiensten leidt tot een aanzienlijke verlaging van administratieve lasten en een verbetering van de klantenbeleving. Daarbij is het beschikbaar stellen van open data een sleutelfactor.

De administratieve lasten van lokale besturen op vlak van openbaar personenvervoer worden verbeterd door planlastenverlaging: er vindt een verschuiving plaats op vlak van planningsniveaus omdat het regionaal



mobilitieitsplan verplicht wordt gemaakt terwijl het lokaal mobiliteitsplan facultatief wordt. Ze bevatten ook geen informatief gedeelte meer en worden niet meer onderworpen aan een stringent systeem van kwaliteitscontrole.

11 Handhaving



- Handhaving t.a.v. reizigers

Het oprichtingsdecreet van VVM De Lijn is aangepast met betrekking tot de handhaving van het kernnet en aanvullend net. Deze wijzigingen hebben toepassing op de bepalingen betreffende administratieve geldboetes voor minderjarigen, waarbij er rekening gehouden wordt met het internationaal verdrag inzake de rechten van het kind (artikel 40) dat bepaalt dat kinderen als kind bestraft dienen te worden, en niet als volwassene

Omdat het vervoer op maat voornamelijk gebruik zal maken van kleine voertuigen, zullen deze wijzigingen niet van toepassing zijn. Hier wordt verwacht dat de bestuurder van het voertuig en de sociale controle een natuurlijk handhavingmechanisme zullen ontwikkelen tegen overlast en dergelijke.

- Handhaving t.a.v. exploitanten

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten voor het vervoer op maat, waarbij wordt gewaakt dat er geen belangenvermenging is tussen de exploitanten van het vervoer op maat en de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant, kan eisen van het publiek en de reizigers die de exploitatievoorwaarden bedoeld in artikel 36, eerste lid van dit decreet niet naleven.

In het openbaredienstencontracten met de exploitanten van kernnet, hetaanvullend net en het vervoer op maat, worden de vereisten inzake de interne controlestructuur vastgelegd evenals de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving. De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in de overeenkomst vermeld in het eerste lid.

- Handhaving t.a.v. Mobiliteitscentrale

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

- Handhaving t.a.v. lokale besturen

In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan combipunten en vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van de infrastructuur alsook het uitrustingsniveau ervan.

De Vlaamse Regering legt de vereisten vast inzake de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie van openbaar vervoer, alsook de actoren die hiervoor verantwoordelijk zijn.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.



De Vlaamse Regering kan nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van de schuilhuisjes.

12 Evaluatie



De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voorafgaand aan de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gebeurt een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste:

- 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling, met inbegrip van een modale verdeling, gedifferentieerd per vervoerregio, in uitvoering van de klimaatdoelstellingen;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat uit de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking is aangewezen;
- 4° de categorisering van de netwerken.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen. Voorafgaand aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het regionaal mobiliteitsplan omvat ten minste:

- 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling zoals onder andere het wegnen, het netwerk van openbaar vervoer, het fietsnetwerk, het logistiek netwerk;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking is aangewezen.

De Vlaamse Regering legt de regels vast betreffende de mobiliteitsmonitoring, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand via een open dataplatform te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en het Verkeersveiligheidsplan op een onder meer kostenefficiënte wijze worden bereikt. Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt steeds rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring.

13 Consultatie



Deze kwam tot stand op basis van input en ervaringen van mensen in armoede:

- Dialoogdag, 4 december 2014 in Ferraris-gebouw (samen met Welzijnsschakels en Mobiel 21) als sluitstuk van campagne www.ikgeraakerniet.be.
 - o Verslag
- Uitwisseling Modellen basisbereikbaarheid- vervoer op maat, 19 december 2014, bij Netwerk tegen Armoede



- Hoorzitting Commissie Mobiliteit Vlaams Parlement, 7 mei 2015 (met Ariane De Meyer, ervaringsdeskundige van 't Schoederkloptje in Zarren)
 - o Presentatie
 - o Video-opname van de hoorzitting
- Verenigingen die input gaven:
 - o Den Draai, Heist-op-den-Berg
 - o De Keeting, Mechelen
 - o De Lage Drempel, Mechelen
 - o Vierdewereldgroep Mensen voor Mensen, Aalst
 - o Welzijnsschakel Ommekeer, Erpe-Mere
 - o 't Schoederkloptje, Zarren/Kortemark
 - o De Fakkel, Herentals
 - o Buurtwerk 't Lampeke, Leuven
 - o Warm Hart, Houthalen
 - o Wieder, Brugge
 - o De Schakel, Puurs
 - o De Schakel, Schaarbeek

Daarnaast werd het standpunt gevraagd van volgende mensen en organisaties die kinderen en jongeren vertegenwoordigen:

- Toelichting van basisbereikbaarheid met inbegrip van vraag en antwoord, 6 juni 2018, bij De Ambrassade. Op basis van bestaande beleidsdocumenten en uiteenzettingen stelde De Ambrassade een expertisenota op met betrekking tot de (mogelijke) impact van basisbereikbaarheid op kinderen en jongeren

14 Contactinformatie

<Vul hier de gewenste informatie in>

