



Evaluatie van de proefregio's basisbereikbaarheid, met inbegrip van het vervoersplan, de werking van de overlegstructuren, en opstellen van nieuwe regelgeving voor de implementatie van de basisbereikbaarheid in Vlaanderen

# Inhoudsopgave

Inleiding	2
Context: wat is basisbereikbaarheid?	3
Doelstelling van de evaluatie	5
Methodologie	7
Beschrijving van de vervoerregio's	8
Proefregio Aalst	9
Governance structuur	9
Stand van zaken	10
Proefregio Mechelen	12
Governance structuur	12
Stand van zaken	13
Proefregio Westhoek	15
Governance structuur	15
Stand van zaken	15
Vervoerregio Antwerpen	18
Governance structuur	18
Routeplan 2030	19
Evaluatieresultaten	21
Effectiviteit van het vervoersmodel	23
Evaluatie van de eerste voorstellen kernnet en aanvullend net	23
Evaluatie van de eerste voorstellen vervoer op maat	33
Tegemoetkomingen aan lokale besturen	36
Governance en procesmatige werking	37
De werking van de vervoerregioraad	37
Het opstellen van een vervoersplan	42
De samenhang van vervoerregio's	45
De betrokkenheid van belanghebbenden	46
Conclusies en leerervaringen	48
Conclusies en leerervaringen	49
Algemene leerervaringen	52
Leerervaringen inzake de vervoersplannen	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Leerervaringen inzake werking van de vervoerregio's	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Openstaande evaluatiethema's	53
Input voor het wettelijk kader	55
Bijlagen	57

# Inleiding

# Context: wat is basisbereikbaarheid?

Een sterk openbaar vervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de bereikbaarheid en de sociaaleconomische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar vervoer 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.

Het openbaar vervoer maakt deel uit van een globaal mobiliteitssysteem, inclusief andere verplaatsingsvormen en infrastructuur.

Het mobiliteitsbeleid werd tot nu toe onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat een gegarandeerd basisaanbod aan openbaar personenvervoer voorschrijft. 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 bestendig 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 personenvervoersaanbod 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 vervoerstromen te versterken. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoerstromen in buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoerstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend 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, bijvoorbeeld de shuttlediensten naar moeilijk te bereiken industriezones, diensten aangepast vervoer, leerlingenvervoer bijzonder onderwijs,... 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.

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 rond onderstaande uitgangspunten:

- 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 vervoersysteem op te zetten. Dit systeem moet beter en efficiënter de bereikbaarheid vergroten en daardoor een grotere (potentiële) doelgroep kunnen overtuigen de overstap naar het 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 een goede combimobiliteit en synchronodaliteit zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers 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 toegankelijkheid (cf. ouderen, kinderwagens, mensen met een mobiliteitsbeperking, etc.). Deze knooppunten en park-and-rides zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk.

Het fietsbeleid wordt in samenhang met het openbaar personenvervoerbeleid ontwikkeld. Fietsinvesteringen dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en versterken investeringen in het mobiliteitsnetwerk.

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

Om bovenstaande uitgangspunten te testen werden er in september 2016 drie proefregio's (Aalst, Mechelen en Westhoek) opgestart, bijgestaan door een consortium van studie bureaus. Het doel van deze proefregio's is om ervaring op te doen op vlak van:

- De organisatie en werking van de vervoerregioraad: overlegstructuur en huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad en werkgroepen, participatietrajecten met o.a. doelgroepen, samenwerking met gemeenten / andere beleidsdomeinen / aansluitende vervoerregio's, externe communicatie naar de burger, het middenveld, doelgroepen, enz.
- Het opstellen van een gelaagd vervoersplan: vertrekkende vanuit het treinnet en kernnet op basis van reële mobiliteitsbehoeften, met aandacht voor combimobiliteit, innovatieve mobiliteitsoplossingen, lopende en gewenste initiatieven inzake vervoer op maat (Vlaamse, lokale en externe initiatiefnemers).

## Doelstelling van de evaluatie

Om de invoering van het concept basisbereikbaarheid goed in te schatten werden er, zoals hierboven aangehaald, in september 2016 drie proefregio's opgestart: Aalst, Mechelen en Westhoek. Later werd ook de vervoerregio Antwerpen hieraan toegevoegd 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. Gelet op het specifieke traject dat deze laatste vervoerregio doorloopt, wordt deze niet meegenomen in voorliggende evaluatie. Uit deze vervoerregio zullen wel enkele elementen worden gehaald als suggestie voor de werking van de toekomstige vervoerregio's.

De differentiatie van deze proefregio's naar mobiliteit en ruimtelijke structuur is belangrijk. Uit de werking van deze proefregio's wordt immers informatie en ervaring gehaald die zal dienen voor de wijzigingen aan het wettelijk kader. Momenteel geldt er een regelluw kader in de proefregio's, maar een duidelijk en kwaliteitsvol regelgevend kader is cruciaal voor een effectieve implementatie van de basisbereikbaarheid.

Deze evaluatie zal voornamelijk twee grote thema's analyseren op basis waarvan aanbevelingen voor zowel het wettelijk kader als de organisatorische werking van de vervoerregio's worden geformuleerd. Voor elk van de thema's kunnen volgende kernvragen worden gesteld:

- Vervoersmodel: wat zijn de verschillen tussen basismobiliteit en basisbereikbaarheid? Welke onderbouwing is er voor het vervoersplan? Worden middelen efficiënter en effectiever ingezet? Wordt er beantwoord aan de vervoersvraag? Voldoen de nieuwe vervoersplannen aan de vragen van de lokale besturen? Komen alle vervoerslagen samenhangend aan bod?
- Governance en procesmatige werking: welke overlegorganen zijn er aanwezig in de vervoerregio? Welke principes gelden er bij het nemen van beslissingen? Hoe worden omliggende vervoerregio's meegenomen bij het uitwerken van de vervoersplannen? Hoe worden belanghebbenden betrokken bij het proces? Hoe verloopt afstemming andere

overlegstructuren en mobiliteitsplannen? Worden lokale besturen voldoende effectief betrokken?

De proefregio's continueren hun werking. Uit deze initiële proefregio's kunnen evenwel nu reeds eerste aandachtspunten en leerervaringen worden afgeleid. Deze worden meegenomen bij de verdere operationalisering van de overige vervoerregio's en dienen als input voor het regelgevend kader.

# Methodologie

Om tot kwaliteitsvolle conclusies en aanbevelingen te komen zal een 360°-gradenevaluatie worden uitgevoerd, waarbij meerdere perspectieven zullen worden aangewend. Op basis van de evaluatie van de vervoerregioraden, door middel van een uitgebreid documentenonderzoek en bevragingen, zullen de bevindingen nadien versterkt worden door inzichten uit inspiratiebezoeken aan beste praktijken.

*De multicriteria evaluatie wordt uitgevoerd vanuit 5 elkaar versterkende invalshoeken*



Graag lichten wij de vier invalshoeken in meer detail toe:

1. Deloitte voerde, samen met het Departement MOW en met vertegenwoordigers van de vervoerregioraden, **inspiratiebezoeken** uit aan buitenlands beste praktijken. Zo werd er tweemaal naar Nederland gereisd, meer specifiek naar Gelderland (OV-taxi en doelgroepenvervoer) en Amstelland (OV-taxi, combimobiliteit en fietsdelen), met een focus op de brede werking van het openbaar vervoer en de rol van de overheid. In Helsinki werd een tweedaags programma afgewerkt rond Mobility as a Service, combimobiliteit, de rol van de overheid en de methodologische onderbouwing van het openbaar vervoersnet en vraagafhankelijke vervoer. De verslagen hiervan werden opgenomen in bijlage 1;
2. In de vervoerregio's werden alle overlegmomenten (o.a. kernteam, college, ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad) uitgebreid gedocumenteerd. Bijgevolg kon een grondig **documentenonderzoek** worden uitgevoerd dat een objectieve, onderbouwde evaluatie toelaat en inzichten geeft over de effectieve werking van de vervoerregio;
3. Een selectie van **actoren van het beleidsdomein MOW** werd bevroegd over de werking van de vervoerregioraad en de impact van de vervoerregio's op de eigen interne werking. Deze actoren kunnen het best de vernieuwde werking beoordelen ten opzichte van de vorige;
4. In het kader van de reguleringssimpactanalyse (RIA) werd een selectie van **doelgroepen bevroegd** m.b.t. de werking en de impact van de vervoerregioraad, alsook de impact van het nieuwe mobiliteitsmodel op de doelgroepen.

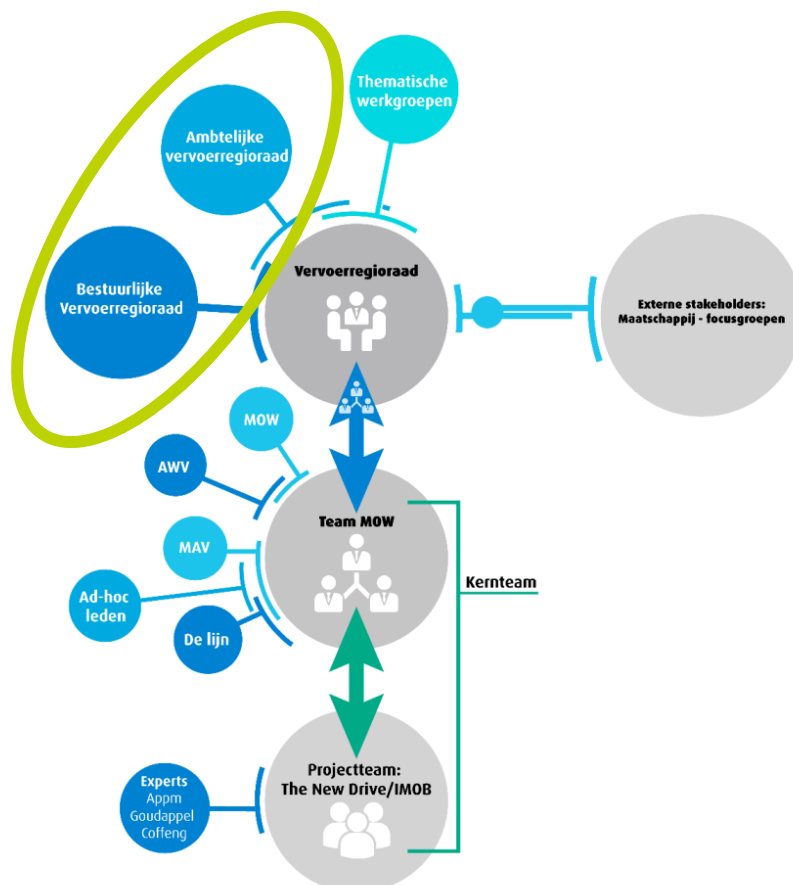


# **Beschrijving van de vervoerregio's**

# Proefregio Aalst

## Governance structuur

De overlegstructuur van de vervoerregio's Aalst en Mechelen zijn zeer gelijkaardig. De governance structuur evolueerde (samenvoeging van ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad) doorheen het project op basis van opgedane inzichten. Bovenstaande figuur is in praktijk dan ook te lezen alsof de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad versmolten zijn.



- Consultatie met belanghebbenden en doelgroepen gebeurt ad hoc en via focusgroepen. Zo worden de noden en behoeften verzameld van de specifieke doelgroepen. De participatierol van de belanghebbenden is "meedenken".
- De ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad zijn samengevoegd binnen de vervoerregio Aalst, waar politieke en ambtelijke vertegenwoordigers beiden zijn afgevaardigd met het oog op een grote participatie en betere kennisdeling in en tussen de gemeenten. Hun verantwoordelijkheid is om het kernteam en de opdrachthouder inhoudelijk te adviseren en expertise aan te leveren op vlak van hun werkgebied. De bestuurlijke vertegenwoordiging is bovendien verantwoordelijk voor het valideren van de resultaten;
- Team MOW of het kernteam bestaat uit vertegenwoordigers van Departement MOW, het AWV, De Lijn, MAV, het consultancybureau (The New Drive ), een expert van IMOB en vertegenwoordiging van het Streekoverleg Waas & Dender en het Streekoverleg Zuid-Oost-Vlaanderen. De rol van team MOW (a.d.h.v. de participatieladder) is "werken".

## Stand van zaken

### 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 belanghebbenden 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.

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.

De vakantiemaanden zijn benut om al het verzamelde materiaal en opmerkingen 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 aanwezigen aanvaard. Dit 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 vervoerregio 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) was gericht op het ophalen van uitvoerbare vervoersconcepten vanuit de markt binnen de vervoerregio Aalst. De scope richtte zich specifiek naar (1) het vervoer op maat van de 'open' gebruiker, met inbegrip van opportuniteiten voor doelgroepenvervoer, (2) 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 omvatte 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 verstuurde marktuitvragen werd er van 12 partijen een antwoord ontvangen.

De RFI-bevraging leverde elf concrete voorstellen op:

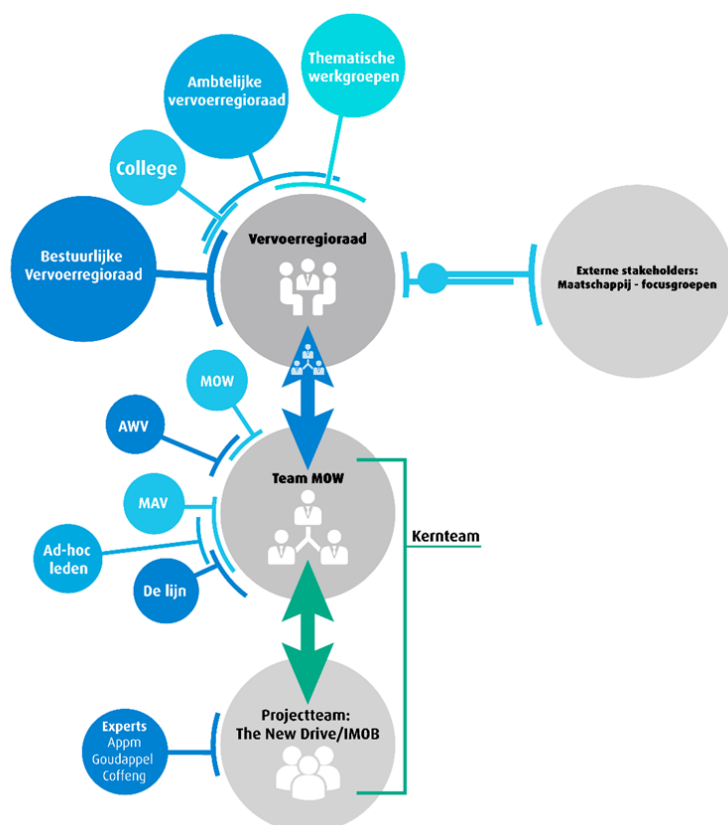
- Autodelen.net heeft een aanbod om lokale overheden te ondersteunen en te begeleiden bij het opmaken van strategische autodeelactieplannen. Voor de vervoerregio Aalst denken zij specifiek aan het delen van het gemeentelijk- of bedrijfswagenpark als aanvulling op het openbaar vervoer. Er is voorzien 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.
- 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 dient 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 lege schoolbussen aan om in te zetten voor vervoer op maat.
- Taxistop zal liften en carpoolen integreren op specifieke trajecten bv. mobi-punten.

Deze vervoersconcepten werden voorgesteld en verder besproken op de vervoerregioraad. Het is de vervoerregioraad die de beslissingsbevoegdheid heeft om eventuele voorgestelde vervoersconcepten als pilot voor vervoer op maat op terrein uit te testen (zie verder).

# Proefregio Mechelen

## Governance structuur

De principes van de werking van de overlegstructuur vertalen zich in participatierollen waarbij de invloed en betrokkenheid van de belanghebbenden verschillend is. Deze gaat van informeren, meedenken, meewerken en werken tot besluiten. Deze rollen zijn gekoppeld aan de governance structuur.



- Consultatie met belanghebbenden en doelgroepen gebeurt ad hoc en via focusgroepen. Zo worden de noden en behoeften verzameld van de specifieke doelgroepen. De participatierol van de belanghebbenden is "meedenken".
- De ambtelijke vervoerregioaad is samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van de verschillende steden en gemeenten van de vervoerregio, aangevuld met vertegenwoordigers van de aanbieders van mobiliteitsdiensten in de vervoerregio. Hun verantwoordelijkheid is om het kernteam en de opdrachthouder inhoudelijk te adviseren en expertise aan te leveren op vlak van hun werkgebied. De participatierol van de ambtelijke vervoerregioaad is "meewerken".
- De bestuurlijke vervoerregioaad is samengesteld uit de bestuurlijke vertegenwoordigers van de verschillende steden en gemeenten van de vervoerregio aangevuld met vertegenwoordigers van het kernteam. De bestuurlijke vervoerregioaad is het besluitvormend orgaan van de vervoerregio en bekrachtigt de verschillende stappen. De participatierol van de bestuurlijke vervoerregioaad is "besluiten".
- Het college bestaat uit een delegatie van politieke vertegenwoordigers en heeft als verantwoordelijkheid om de komende bestuurlijke vervoerregioaad voor te bereiden en eventuele gevoeligheden / struikelblokken te identificeren en bespreken om met een gezamenlijke visie naar buiten te treden.

- Het kernteam bestaat uit vertegenwoordigers van Dpt. MOW, AWV, De Lijn, MAV, The New Drive (consultancybureau), een expert van IMOB en een vertegenwoordiger van de vervoersregioraad. De participatierol van team MOW is “werken”.

## Stand van zaken

### 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. Het College bestaat uit beide voorzitters (d.i. voorzitter van het departement MOW en de burgemeester van Bonheiden), de burgemeester van Puurs, Mechelen, Heist-op-den-Berg en Londerzeel (later vervangen door Keerbergen) en het studiebureau. Het College heeft een hogere vergaderfrequentie en als taak de voortgang te bewaken en de bestuurlijke vergaderingen voor te bereiden.

### Uittekenen kernnet en aanvullend net

Het vervoersplan is in onderdelen (inventarisatie, doelstellingen, gelaagde netwerken) besproken binnen de ambtelijke werkgroep en College. Het voorstel kernnet en aanvullend net van De Lijn op de vervoerregioraad van april 2017 heeft een aantal opmerkingen opgeleverd, die voornamelijk betrekking hadden op het aanvullende net.

Intussen heeft de bestuurlijke vervoerregioraad beslist om het vervoersplan voorlopig niet goed te keuren (omwille van de komende gemeenteraadsverkiezingen).

### Initiatieven vervoer op maat

De vierde laag, het onderliggende vervoer op maat, wordt ontwikkeld. Het voorliggend (ontwerp) kernnet / aanvullend net is niet gebiedsdekkend voor de vervoerregio, 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 (aangepast vervoer, leerlingenvervoer, deelfietsen, deelauto's, belbus ...), 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 pilots voor vervoer op maat voor te stellen.

Volgende voorstellen worden verder geconcretiseerd en vervolgens uitgerold op het terrein:

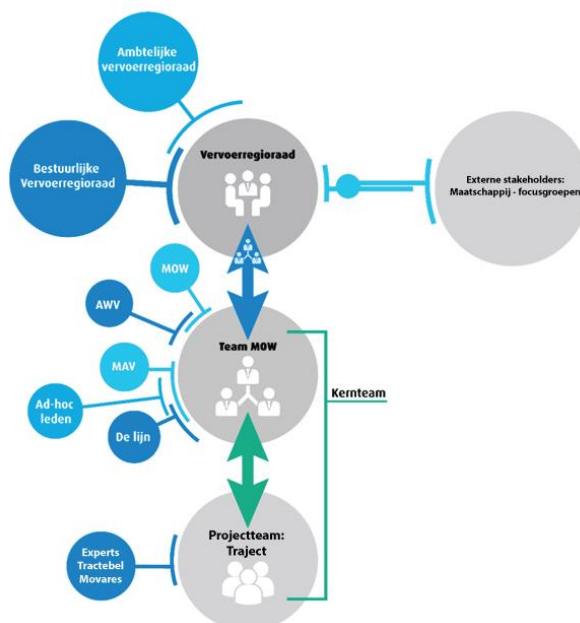
- Flexbus Bonheiden/Boortmeerbeek en Klein-Brabant (Bornem/Puurs)  
Het te beogen doel van de Flexbus is als volgt:
  - Het verbinden en ontsluiten van lokale attractiepunten en het feederen (als voor- of natransport) van treynet, kernnet of aanvullend net waardoor het reguliere openbaar vervoer niet wordt gekannibaliseerd maar eerder wordt versterkt.
  - Volledig flexibel vraaggestuurd systeem o.b.v. reservaties (dus geen vast traject of frequentie)
  - Digitaal reservatieplatform via gebruiksvriendelijke app of reservatie via telefonisch aanspreekpunt.
  - Vaste haltelocaties, uitbreidbaar in een latere fase met virtuele haltes voor mensen met een beperking die toch nog voldoende mobiel zijn (m.u.v. doelgroepenvervoer).
  - Betaling via smartcard of via smartphone aan een voordelig tarief (nl. 2€/rit of 1,5€/rit indien in het bezit van abonnement De Lijn).
  - Versterken van de combimobiliteit op lokaal niveau.
  - Lokaal vervoer en bereikbaarheid als stimulans voor groepen van mensen uit hun isolement te krijgen.
- OV-buddy's in de vervoerregio Mechelen

- = een systeem van vrijwillige assistentieverlening op het OV
  - Opschaling en uitbreiding van huidige project van TreinTramBus in Gent
- Uitbouw OV-knopen in de vervoerregio Mechelen
  - Mobiliteitsknooppunten infrastructureel uitbouwen
  - Combimobiliteit op terrein een gezicht geven, in samenwerking met taxistop en mobiel21

# Proefregio Westhoek

## Governance structuur

Het uitgangspunt van de governance structuur is om de belanghebbenden van bij het begin te betrekken en hen een duidelijke inbreng te laten hebben. De overlegstructuur van de vervoerregio Westhoek wordt geïllustreerd door bovenstaande figuur. De werking van de vervoerregio is vastgelegd in een huishoudelijk reglement.



- De vervoerregio bestaat uit een ambtelijke en een bestuurlijke vervoerregio. De ambtelijke vervoerregio bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid. De opmaak, het bewaken en het bijsturen en evalueren van het mobiliteitsplan staat hierbij centraal. Hun participatierol is "meedenken". De participatierol van de bestuurlijke vervoerregio is "besluiten".
- Vaste adviserende leden van de vervoerregio in de vervoerregio Westhoek zijn de provincie West-Vlaanderen, Resoc Westhoek en het Westhoekoverleg.
- Team MOW bestaat uit de opdrachtgever en andere Vlaamse mobiliteitsexperten (o.a. AWV, MAV, De Lijn) onder het beleidsdomein MOW. Deze coördineert het procesverloop en bereidt de vergaderingen van de vervoerregio en de participatiemomenten voor.
- Bilaterale overlegmomenten met diverse belanghebbenden en kansengroepen: gezien de omvang van het gebied en de gevoeligheid is er de mogelijkheid tot overleg met diverse belanghebbenden.

## Stand van zaken

### Overlegmomenten en -structuren

De vervoerregio Westhoek is gestart op vrijdag 16 september 2016. Daarbij werden het opzet van de vervoerregio en de werkafspraken besproken. Daarna kwam de vervoerregio een 2de 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 vervoerregio waar.



Naast de bestuurlijke vervoerregioraad kwam de ambtelijke vervoerregioraad op regelmatige basis samen. 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 en buiten de vervoerregio komen, hetzij rechtstreeks naar het departement MOW, hetzij via De Lijn.

Na een eerste - algemene - voorstelling 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 in juni 2017 voorgesteld werd op de ambtelijke werkgroep was evenwel niet budgetneutraal. In de zomermaanden werden een aantal wijzigingen aangebracht om de budgetneutraliteit te waarborgen.

De resultaten van de zomeroefening werden in september 2017 besproken met de ambtelijke werkgroep. De reacties waren in globa positief, hoewel vanuit de werkgroep toch nog een aantal concrete vragen gesteld werden. De belangrijkste bedenking is dat de onderliggende vierde 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,...) en 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 vervoerregio Westhoek deed een eerste poging tot concretisering van vervoer op maat met het concept Westflex. Dit concept werd een eerste keer voorgesteld en goedgekeurd op principeniveau aan de gemeenten begin juni 2017. Er was overleg met de zorgsector om hun noden en huidige 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 zowel 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 en gegevensverzameling 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 per jaar. Voor dit concept zijn vier varianten doorgerekend, die aangeven dat door toepassing van het Westflex-principe 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 groeimodel.

In een eerste fase kan het halte-haltevervoer van Westflex nog worden georganiseerd door de belbuscentrale, en het deur-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 de 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.

# Vervoerregio Antwerpen

## Governance structuur

### Regioraad

De Regioraad is de bestuurlijke vervoerregioraad van de vervoerregio Antwerpen. Het is de 'opdrachtgever' van de Werkgemeenschap en geeft de richting aan die zal worden gevolgd en beslist welke opties verder worden uitgewerkt. De Regioraad heeft een aantal bevoegdheden in het kader van basisbereikbaarheid, staat in voor het bestuurlijke draagvlak m.b.t. het 'ROUTEPLAN 2030', d.i. het mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen, en geeft voor deze elementen advies aan het juiste beslissingsniveau.

Binnen de Regioraad wordt een dagelijks bestuur samengesteld bestaande uit een 7-tal leden. De Regioraad fungeert als stuurgroep en zal ongeveer 4 maal per jaar vergaderen, het dagelijks bestuur eerder maandelijks. Er is regelmatig terugkoppeling tussen de Werkgemeenschap en de Regioraad. Het begeleidend studiebureau geeft ondersteuning bij de voorbereiding, de verslaggeving en de nazorg van de vergaderingen, dit zowel inhoudelijk als administratief.

### Werkgemeenschap

In de vervoerregio Antwerpen speelt de Werkgemeenschap een cruciale rol waarbij co-creatie een essentieel kenmerk van de nieuwe wijze van samenwerken is. Door de aanpak via de Werkgemeenschap gaan burgerbewegingen, economische actoren, experts, overheden, enz. samen aan de slag.

De winsten van de Werkgemeenschap zijn:

- externe expertise inbrengen en oplossingen vinden vanuit een kritische dialoog;
- de sociale terreinkennis aan het ontwerpproces toevoegen;
- een geïntegreerde aanpak: bereikbaarheid en leefkwaliteit;
- een draagvlakmeting vanaf een vroeg stadium.

Binnen de Werkgemeenschap worden meerdere thematische werktafels opgericht. Via één van de werktafels, nl. 'ROUTEPLAN 2030' gaan de gemeenten van de vervoerregio Antwerpen een intensieve en essentiële samenwerking aan onderling, maar ook met de provincie, het gewest (departement Mobiliteit en Openbare Werken en de uitvoerende agentschappen, het Dept. Omgeving), de openbaar vervoersmaatschappijen (De Lijn, NMBS, ...), de logistieke sector, het bedrijfsleven, de burgerbewegingen, etc. Het zijn immers al deze partijen die ook instaan voor de implementatie en realisatie. De Werkgemeenschap kan meerdere opties formuleren en koppelt regelmatig terug met de Regioraad.

De werktafel Routeplan 2030 fungeert als een interactieve werkgroep en zal ongeveer maandelijks bijeenkomen. Het studiebureau begeleidt en voedt deze werktafel en de bijkomende sessies, dit in samenspraak met het Werkplatform en het team van de intendant. Er werd een intendant aangesteld die de Werkgemeenschap begeleidt. Deze brengt zelf ook een productief vermogen mee, vormt een 'gegarandeerde motor' van de Werkgemeenschap en brengt structuur en ordening rond specifieke werklijnen en analyses.

### Werkplatform

Het Werkplatform voor de vervoerregio Antwerpen wordt opgebouwd als een operationeel samenwerkingsplatform, bestaande uit de federale, Vlaamse, provinciale en lokale administraties betrokken bij infrastructuur en mobiliteit. Samen staan ze in voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse vervoerregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder). Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de

Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde werkprogramma's en projecten in de vervoerregio Antwerpen. Het Werkplatform (of een aantal leden hiervan) fungeert als projectgroep en stuurt het begeleidend studiebureau concreet aan. Participatie en communicatie

Eén van de winsten van de Werkgemeenschap is de draagvlakverbreding vanaf een vroeg stadium. Door de aanpak via de Werkgemeenschap gaan burgerbewegingen, economische actoren, enz. samen aan de slag. Hier bovenop worden ook bijkomend acties opgezet op het vlak van participatie en communicatie met de niet-georganiseerde betrokkenen (zoals niet-georganiseerde burgers, personen in armoede, personen met een handicap, kinderen, jongeren). Zo spreekt de nota m.b.t. de Werkgemeenschap over 'public reviews'. Hier worden voorstellen ('work-in-progress'; 'onvoldragen en kwetsbare ideeën') publiek gemaakt en toegelicht aan al wie geïnteresseerd is.

## Routeplan 2030

Op 27 juni 2018 heeft de Vervoerregioraad Antwerpen de visienota van het Routeplan 2030 voor de vervoerregio Antwerpen voorgesteld. De vervoerregio bestaat uit 33 gemeenten, van Essen tot Boom, van Beveren tot Malle. De nota kadert in een bredere aanpak voor heel Vlaanderen en stelt een nieuwe kijk op mobiliteit voor, namelijk een vraaggericht systeem waarin de gebruiker centraal staat.

Het Routeplan 2030 is het mobiliteitsplan in uitwerking voor de vervoerregio Antwerpen. Hierna volgen de kenmerken van dit toekomstig mobiliteitsplan:

- Het dient, vertrekkende van een grondige analyse van de hele vervoerregio en de samenhangende deelgebieden (A) van de huidige ordening en werking van de regio, deze ambitie te vertalen in een zeer sterke en concrete visie (B). De visie verhoogt de leefkwaliteit en de bereikbaarheid in de regio en biedt ruimte aan de verdere groei. Onder 'bereikbaarheid' wordt de complexe verwevenheid van ruimte en mobiliteit begrepen, onder leefkwaliteit verstaan we o.a. veiligheid, milieu, gezondheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid enz. De visie overschrijdt de grenzen tussen de verschillende actoren, tussen de verschillende legislaturen, en tussen de verschillende beleidsdomeinen.
- Het plan benoemt verder de concrete maatregelen (C) die nodig zijn om de visie te realiseren, met een maximale impact tegen 2030 en een gestage voortzetting van de resultaten in de verdere toekomst. De maatregelen zijn strategisch en doelgericht, betreffen uiteenlopende beleidsdomeinen en roepen alle betrokkenen op tot actie en samenwerking. Enerzijds worden maatregelen bepaald die gerealiseerd kunnen worden op korte termijn, anderzijds ook stappenplannen en/of organisatiestructuren richting maatregelen en acties op de iets langere termijn. Er is ook ruimte voor 'platformen' die via oproepen aan derden verder kunnen worden ingevuld (cfr. Marktplaats Mobiliteit, ...).
- Het plan omvat een concreet programma met maatregelen en projecten met als doel de verschuiving van de modal split naar 50/50 te stimuleren in de vervoerregio. De ambitieuze modal shift is echter geen ambitie op zich. De doelstelling is een aantrekkelijke regio met een verbetering van de bereikbaarheid en de leefkwaliteit. Dit betekent een verandering van de huidige én de toekomstige mobiliteit. Hiervoor moet er gelijktijdig gewerkt worden aan (1) een beter aanbod van mobiliteitsalternatieven (openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, verknoping, ...) (2) maatregelen die actief stimuleren tot gedragswijziging, en (3) een ruimtelijke ordening die meer inzet op kernversterking en nabijheid. Bij (1) moet onder meer ook invulling gegeven worden aan het concept basisbereikbaarheid.
- Het plan heeft betrekking op zowel de mobiliteit van personen als goederen, anders dan de vervoersplannen van de drie andere proefregio's. Hier zal een verschillende aanpak moeten worden uitgewerkt, enerzijds voor de vrachtstromen die een relatie hebben met of impact hebben op de woonkernen (bv. stadsdistributie) en anderzijds de vrachtstromen met betrekking tot het logistieke hart van de Antwerpse vervoerregio, de haven.

- Het Routeplan geeft duidelijke richting aan de verschillende domeinen die mee betrokken zijn:
  - kwalitatieve mobiliteitsnetwerken, afgestemd op de (huidige en voorziene) ruimtelijke ordening;
    - een zeer sterk openbaar vervoersnet met een optimale dienstverlening en sterk samenspel van de verschillende actoren (volgens concept basisbereikbaarheid);
    - een coherent en kwalitatief fietsnetwerk;
    - een coherent en kwalitatief voetgangersnetwerk
    - een kwalitatief, hiërarchisch autowegennetwerk, met sturing waar nodig;
    - goed uitgebouwde multimodale knooppunten op strategische locaties;
  - sensibilisering en stimulering in functie van een duurzame gedragsverandering (via media, fiscaliteit, parkeerbeleid, enz.);
  - ruimtelijke ordening in relatie tot mobiliteit en leefbaarheid (kernversterking, landschapsvorming, enz.).

# Evaluatieresultaten

In alle proefregio's zijn duidelijke stappen gezet en wordt de impact van de invoering van basisbereikbaarheid aantoonbaar. Hieruit blijkt alleszins de relevantie om door middel van proefregio's het vervoersmodel basisbereikbaarheid te testen en waar nodig bij te sturen.

In onderstaand overzicht wordt de stand van zaken weergegeven.

<b>Proefregio</b>	<b>Kernet</b>	<b>Aanvullend net</b>	<b>Vervoer op maat</b>
<b>Mechelen</b>	Ontwerpversie	Ontwerpversie	Voorstellen geformuleerd
<b>Aalst</b>	Gevalideerd netwerk	Ontwerpversie	Voorstellen geformuleerd
<b>Westhoek</b>	Gevalideerd netwerk	Gevalideerd netwerk	Principes gevalideerd

Hieruit kunnen volgende elementen meegegeven worden:

1. Het consensusmodel zorgt voor draagkracht maar besluitvorming verloopt langzamer: er is meer tijd en overleg noodzakelijk om een draagvlak te creëren waar alle partijen zich achter kunnen scharen. Een sterke regie is noodzakelijk om voortgang te houden in deze processen;
2. Vervoersplannen worden opgesteld in het kader van budgetneutraliteit de mogelijke herschikking van middelen over de vervoerslagen heen leidt tot een complexe besluitvorming om te komen tot één gedragen en samenhangend vervoersplan;
3. Men was niet voldoende vertrouwd met de mogelijkheden van een regelluw kader en ervaren weinig houvast omwille van het wegvallen van een kader. Dit is echter eigen aan een testfase in proefprojecten. Vertrouwen en durf moet bij de verschillende partners worden opgebouwd;
4. Goede wederzijdse informatie-uitwisseling tussen wat in de beleidsafdelingen rond basisbereikbaarheid beslist wordt en wat in de regio's uitgerold wordt, is een continu aandachtspunt;
5. De werking van de vervoerregio's impliceert nieuwe rollen en verantwoordelijkheden voor alle betrokken actoren (nieuwe processen, rapporteringslijnen, competenties, communicatie, ...);
6. De impact van de lokale verkiezingen in het najaar van 2018 bemoeilijkt het besluitvormingsproces binnen vervoerregioraden over thema's zoals mobiliteit die een zeer grote impact hebben op burgers;
7. Het opstellen van het eerste lange termijn vervoersplan verloopt meer tijdsintensief dan de actualisering die nadien zullen volgen.

In de volgende hoofdstukken wordt enerzijds de effectiviteit van het vervoersmodel en anderzijds de governance en procesmatige werking geëvalueerd.

# Effectiviteit van het vervoersmodel

## Evaluatie van de eerste voorstellen kernnet en aanvullend net

### Wijzigingen ten gevolge van basisbereikbaarheid

Hieronder worden per proefregio de wijzigingen weergegeven voor het kernnet en aanvullend net ten gevolge van de invoering van basisbereikbaarheid rekening houdende met de lokale en globale vervoersvraag. Deze maken inzichtelijk welke wijzigingen er zijn voor reizigers binnen het kader van budgetneutraliteit op vlak van beladen km's en uren.

#### Proefregio Aalst

Lijn	Kern- en aanvullend net	Frequentie	Amplitude
23: Aalst – Opwijk Station – Asse	Aanvullend net	Van 120' naar functioneel (-)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen
24: Aalst – Opwijk Nijverseel – Asse	Aanvullend net	Van 120' naar functioneel (-)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen
32: Denderhoutem – Aspelare – Ninove	Aanvullend net	Van 120' naar functioneel (-)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen
58: Aalst – Lede – Serskamp – Wetteren	Aanvullend net	Week- en zaterdagen: Van 120' naar 60' (+) Zondagen: 120' (nieuw)(+)	Aanbod op zondag (+)
59: Aalst – Lede – Oordegem – Massemen – Wetteren	Aanvullend net	Van 120' naar functioneel (-)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen
87: Haaltert – Aspelare – Geraardsbergen	Aanvullend net	Week- en zaterdagen: Van 120' naar 60' (+)	/
91: Sint-Niklaas – Dendermonde (rechtstreeks)	Kernnet	Week- en zaterdagen: Van 60' naar 30' (+)	/
91: Sint-Niklaas – Dendermonde (via Moerzeke)	Kernnet	Weekdag: van 60' naar functioneel (-)	/
91: Aalst – Erpe Vijfhuizen – Burst – Zottegem	Kernnet	Zaterdag: Van 120' naar 60' (+)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen
92: Aalst – Erpe Vijfhuizen – Burst – Zottegem	Aanvullend net	Week- en zaterdagen: Van 120' naar functioneel (-)	Beperkt tot spitsritten op weekdays (-) Geen aanbod meer op zaterdag, zon- en feestdagen



## Proefregio Mechelen

Hieronder een overzicht van de wijzingen voorgesteld in de proefregio Mechelen, waarvoor de vervoerregio verantwoordelijk voor is. Dit wil zeggen dat wijzigingen aan lijnen toegewezen aan andere vervoerregio's niet worden opgenomen in dit overzicht:

- De verbinding Boom-Willebroek-Mechelen is een structurele kernnetverbinding type B. De bestaande lijnen 286 en 287 worden tot één kernnetlijn gebundeld langs het traject van lijn 286 via de N16. **(+)** Hierdoor vervalt de daluurbediening van Heindonk. De bestaande bediening van Heindonk wordt immers bijna uitsluitend in de spits gebruikt: daarom wordt als functionele bediening nog een verbinding via Heindonk voorzien **(-)**;
- De verbinding Lier-Heist-op-den-Berg ondergaat ten opzichte van de bestaande lijn 297 een trajectwijziging i.f.v. een meer aanvullende rol op de parallelle treinverbinding. Zo wordt Koningshooikt voortaan opgenomen op het traject **(+)**. Door de trajectwijziging is het mogelijk om treinaansluitingen te voorzien in Heist-op-den-Berg, Lier én Berlaar. De lijn zal steeds met een uurfrequentie rijden en tijdens spitsuren met een halfuursbediening.
- Tussen Heist-op-den-Berg en Tremelo via Schriek adviseren we om een verbinding te onderzoeken als onderdeel van het vervoer op maat **(-)**;
- Daarnaast ontstaat door de combinatie met lijn Lier-Koningshooikt-Putte een halfuursbediening tussen Koningshooikt en Lier en tijdens spitsuren een kwartiersbediening. Op deze verbinding zijn er geen afwijkende reismogelijkheden **(/)**;
- De verbinding Lier-Duffel-Sint-Katelijne-Waver is een structurele kernnetverbinding type B. De nieuwe verbinding is een aanpassing van lijn 550, die niet langer via Elzestraat maar wel via de kern van Sint-Katelijne-Waver rijdt. De lijn zal steeds elk half uur rijden en elk kwartier tijdens spitsperiodes. **(+)**
- Huidige lijn 555, die op heden samen met lijn 550 tussen Lier en Duffel een 30'-cadans voorziet, vervalt. Omdat uit het onderzoek bleek dat het gebruik van de verbinding Rumst – Lier zich beperkt tot de spitsuren wordt deze omgevormd tot een functionele verbinding **(+)**;
- De bediening van de Mechelse wijk Gandhi, die eveneens gebeurt door lijnen 551 en 552, wordt overgenomen door een andere verbinding die behoort tot het aanvullend net: Elzestraat –Gandhi **(-)**;
- De bestaande lijnen 570 en 571 worden omgevormd tot een aanvullende lijn Lier – Koningshooikt – Putte. Een halfuurkadans wordt voorzien tussen Lier en Koningshooikt door bundeling met de lijn Lier – Koningshooikt – Berlaar – Itegem – Heist-op-den-Berg. De lijn zal steeds met een uurfrequentie rijden en tijdens spitsuren met een halfuursbediening. Tot op heden bestaat de verbinding tussen Lier en Putte enkel door enkele spitsuurritten **(+/-)**
- De lijn zal een treinaansluiting in Lier bieden en met de bussen te Lier en Putte. Vanaf Koningshooikt is er geen rechtstreekse verbinding met Sint-Katelijne-Waver en Mechelen meer **(-)**;
- De verbinding Puurs-Liezele-Londerzeel behoort tot het aanvullend net. Omdat bestaande lijnen 250 en 260 worden ingekort tot Londerzeel zal deze nieuwe lijn de verbinding tussen Puurs en Londerzeel herstellen. Bijkomstig wordt als doel gesteld om aan te sluiten op de treinknoop in Puurs. Over gans het traject is er het volledige jaar een uursfrequentie, dit zowel op weekdays als tijdens het weekend. Tijdens spitsuren op schooldagen is er een halfuursbediening voorzien **(+)**;
- De lijn Mechelen – Hombeek – Kapelle-op-den-Bos – Londerzeel behoort tot het aanvullend net. De Lijn adviseert hiervoor de huidige lijnvoering te behouden en om een frequentieverhoging op te nemen voor het trajectdeel Hombeek – Mechelen (weekdagen - 20' frequentie). Tijdens de vakantieperiode zou dit een 30' frequentie zijn. Op zaterdag en zondag een 60' frequentie. De amplitude zou gelijkgeschakeld worden met de andere Mechelse stadslijnen (6u00-23u00) **(+)** Deze toevoeging is het resultaat van de lage frequentie van de NMBS tussen Londerzeel en Mechelen. De dienstregeling van de bus wordt hier dan ook in cadans gezet met de treinlijn. Daarnaast verzorgt deze ook de toevoer naar de snelbuslijnen richting Brussel te Londerzeel. Dit samen met de rol van deze lijn als

“stadslijn” tussen Hombeek en Mechelen (samen met lijn 289), maken dat lijn 288 behoort tot het aanvullend net;

- Lijn 288 zou ook de functionele bediening tussen Londerzeel en Malderen moeten overnemen (cfr. aanpassing lijn 251). Hiervoor is er een verlenging van deze lijn tijdens de spitsuren nodig **(-)**;
- Lijn 289 Mechelen – Hombeek – Tisselt – Leest – Breendonk behoort tot het aanvullend net. De Lijn adviseert hiervoor de huidige lijnvoering te behouden, met een uitbreiding van het doortrekken van alle verkorte ritten tot Breendonk. De amplitude zou gelijkgeschakeld worden met de andere Mechelse stadslijnen (6u00-23u00) **(+)**;
- Deze lijn heeft in het nieuw netwerk ook geen zondagaanbod. Het creëren van een zondagaanbod vraagt het verschuiven van middelen van andere lijnen, hierdoor heeft De Lijn gekozen om prioriteit te geven aan nieuw zondagaanbod op lijn 288 **(+)**;
- De huidige lijn 530 zal in dit netwerk elk half uur tot Keerbergen rijden (kernet type B). Eén keer per uur rijdt deze lijn verder tot Aarschot (kernet type C). In spitsuren worden deze frequenties telkens verdubbeld. Het Imeldaziekenhuis in Bonheiden zal in de basis ieder halfuur in beide richtingen worden bediend door deze kernnetlijn. Het hoge bedieningsniveau van deze kernnetlijn wordt gerealiseerd door integratie van deeltrajecten van de lijnen 660 en 681 **(/)**;
- De 681 wordt afgeschaft tussen Perk en Mechelen. Deze wordt deels geïntegreerd in de 530, echter het stuk Rijmenam – Elewijt wordt niet meer bediend **(-)**;
- Op basis van de verkeersvraag wordt een nieuwe lijn Onze-Lieve-Vrouw-Waver – Mechelen tot leven geroepen. Deze rijdt tussen OLV Waver en Mechelen via de Mechelbaan en Berlaarbaan. De lijn volgt het oude tracé op lijn 510/511 tussen Mechelen en Onze-Lieve-Vrouw-Waver **(+)**;
- Op basis van de verkeersstromen komt een nieuwe aanvullende lijn tot stand die de kernen van Putte, Onze-Lieve-Vrouw-Waver en Sint-Katelijne-Waver verbindt met Elzestraat en met het nieuwe ziekenhuis langs de Liersesteenweg te Mechelen. Deze lijn neemt zo trajectdelen over van lijnen 510/511, 561 en van lijnen 551/552 **(+)**;
- Het overnemen van trajectdelen van bovenstaande lijnen impliceert ook dat enkele rechtstreekse verbindingen komen te vervallen: Heist-op-den-Berg – Onze-Lieve-Vrouw-Waver - Mechelen (510/511), Koningshooikt-Sint-Katelijne-Waver-Mechelen (560/561). De verbinding Sint-Katelijne-Waver-Mechelen wordt dan weer overgenomen door de kernnetlijn Mechelen-Sint-Katelijne-Waver-Duffel – Lier **(-)**;
- De verbinding Puurs-Oppuurs-Sint-Amands is geselecteerd als onderdeel van het aanvullend net. De doelstelling van de lijnen in de regio Klein Brabant is om maximaal te verknopen met de treinen van Puurs. Gezien het treinaanbod tussen Boom en Puurs verdwijnt het busaanbod op deze verbinding, behalve tijdens het weekend. Enkel dan is een functionele verbinding voorzien omdat er dan geen treinaanbod is **(-)**;
- Vermits er tussen Herentals en Lier via Nijlen een snelle treinverbinding wordt aangeboden, behoren deze buslijnen tot het aanvullend net en is er op basis van potentieel- en netwerkonderzoek een meer ontsluitend traject voorgesteld op de lijn van Lier naar Herentals **(+)**;
- De verbinding Mechelen-Heist-op-den-Berg is een structurele kernnetverbinding type B. De verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Herentals of Geel is in beide gevallen type C. De lijn wordt rechtgetrokken over de N15 tussen Mechelen, Putte en Heist-op-den-Berg **(+/-)**;
- Het segment Herentals – Heist-op-den-Berg kent een nieuwe rechtstreekse route langsheen Noorderwijk, Morkhoven, Wiekevorst en Itegem. De rechtstreekse relatie tussen Herenthout en Heist-op-den-Berg vervalt hierdoor. In het aanvullend net heeft Herenthout voortaan wel een verbinding met Herentals en Nijlen. Deze nieuwe lijn neemt anderzijds de bediening van lijn 512 tot Wiekevorst over **(+)**;
- Lijn 520 komt te vervallen. Tussen Mechelen en Putte neemt de nieuwe lijnvoering het van lijn 520 over. Tussen Heist-op-den-Berg en Tremelo via Schriek adviseren we om een verbinding te onderzoeken als onderdeel van het vervoer op maat **(-)**;
- Voor het stadsnet in Mechelen is de keuze gemaakt om met minder lijnen een frequent en hoogwaardig aanbod te voorzien. Deze stadslijn zal rijden aan een 15'-frequentie en zal

Elzestraat, het ziekenhuis en de Gandhiwijk frequent verbinden met het station en de Veemarkt **(+/-)**;

- De lijn vervangt zo lijn 552, die opgenomen is in lijnenbundel 550. Heden rijdt lijn 552 om het halfuur, maar opgenomen in de cadans van deze lijnenbundel wordt er op de gemeenschappelijke haltes langs de Liersesteenweg en in de Gandhiwijk een kwartiersfrequentie aangeboden **(-)**;
- De lijn rijdt ter vervanging van lijn 551 op heden ook op zondag door tot Sint-Katelijne-Waver. Dit aanbod wordt, ook op andere dagen, overgenomen door de aanvullende lijn Putte-Ziekenhuis terwijl voor de verbinding Sint-Katelijne-Waver naar Mechelen de kernnetlijn Lier – Duffel – Sint-Katelijne-Waver-Mechelen voorzien is **(-)**;
- De lijn rijdt via de N16, om de nieuwe ontwikkelingen waaronder de retail in de lus van de R6 te ontsluiten. Op korte termijn kan er ook voor gekozen worden om de lijn via de Battelsesteenweg te sturen. De rijtijd wordt dan iets langer, maar op de Battelsesteenweg is vandaag meer potentieel te bereiken dan op de N16 waar tot op heden nog geen haltes zijn **(+)**;
- Lijn 4 Station – Battel – Leest wordt afgeschaft. De reizigers kunnen gebruik maken van de kernnetlijn Mechelen – Battel – Heffen – Willebroek – Boom tot in Battel en met de aanvullende lijn Mechelen – Hombeek – Leest – Tisselt – Breendonk tot Leest **(-)**;
- Het deeltraject Station - Industrie-Zuid wordt aan een lagere frequentie bediend. Het is ook mogelijk om lijn Mechelen – Rumst – Reet – Kontich – (Antwerpen) langsheen de westervesten te sturen en deze stadslijn via de Veemarkt naar het station te sturen **(-)**;
- Het deeltraject Station-Vrijbroekpark van lijn 2 wordt afgeschaft, maar het aanbod dat deze lijn verschafte tussen Tivoli en het station wordt overgenomen door deze lijn zodat hier geen afname is van de frequenties **(-)**;
- Stadslijnen 2 en 3 (Lier) zijn in het voorstel niet meer voorzien **(-)**.

#### Proefregio Westhoek

Hieronder een overzicht van de wijzingen voorgesteld in de proefregio Westhoek, waarvoor de vervoerregio verantwoordelijk voor is. Dit wil zeggen dat wijzigingen aan lijnen toegewezen aan andere vervoerregio's niet worden opgenomen in dit overzicht:

- Lijn 1 Centrubus Ieper: wordt gesupprimeerd als afzonderlijke lijn in het nieuwe netwerk wegens lage bezetting. De verbinding station-P+R-Markt-Ziekenhuis wordt grotendeels opgevangen door de kernnetlijn 95 Ieper-Passendale-Roeselare en door kernnetlijn 40 Torhout-Staden-Ieper **(-)**;
- Lijn 20 Diksmuide-Ieper: beperkte reiswegwijziging en extra ritten worden voorzien op deze functionele lijn **(+)**;
- Lijn 24 Diksmuide-Oostvleteren-Poperinge: sommige varianten zijn aangepast op vlak van reisweg en een aantal ritten minder voorzien t.o.v. huidige toestand **(-)**;
- Lijn 32 Diksmuide – Kortemark – Torhout: vandaag is er slechts een functionele verbinding tussen Diksmuide en Torhout. In het nieuwe netwerk zijn er tussen Diksmuide en Torhout 2 functionele verbindingen en een cadansverbinding **(+)**;
- Lijn 33 Veurne-Diksmuide-Lichtervelde: dit is vergelijkbaar met de huidige lijn 32 Lichtervelde-Diksmuide-Veurne. Daling van het aantal ritten t.o.v. vandaag **(-)**;
- Lijn 40 Ieper-Kortemark-Torhout: wijziging van de reisweg (via Westrozebeke) en verhoging van het aanbod op weekdays en zaterdagen, niet meer op zondagen (beperkt gebruik) **(+)**;
- Lijn 41 Diksmuide-Nieuwpoort: daling van het aantal ritten t.o.v. vandaag **(-)**;
- Lijn 42 Langemark-Poelkapelle – Roeselare: verhoging van het aantal ritten **(+)**;
- Lijn 43 Komen – Menen: volledige schrapping omwille van lage effectieve bezetting en parallelle lijn bediend door TEC aanwezig **(-)**;
- Lijn 45 Torhout-Houthulst: valt op vandaag onder lijn 40 Ieper-Kortemark-Torhout (variant). Er worden geen variante reiswegen voorzien onder een kernnetlijn. Daarom is dit opgenomen onder een nieuw lijnnummer **(+)**;

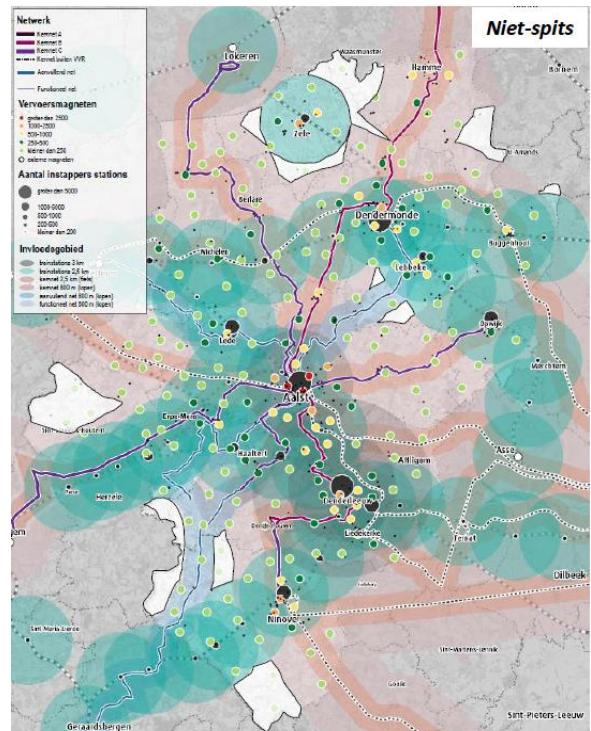
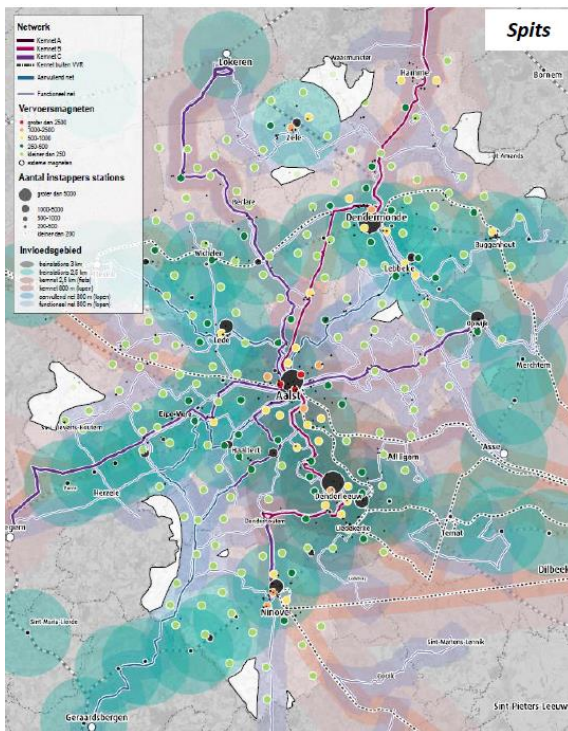
- Lijn 50 Ieper – Veurne – Koksijde: opgenomen in het kernnet om een verbinding te realiseren tussen Ieper en Veurne, een missing link in het NMBS-aanbod, met een doorlopende verbinding tot Koksijde-Bad om op die manier een verbinding te creëren tussen het hinterland en het stedelijk kustweefsel **(+)**;
- Lijn 51 Poperinge-Roesbrugge-Veurne: blijft een functionele lijn, maar een daling van het aantal ritten en (beperkte) reiwegwijziging **(-)**;
- Lijn 56 De Panne-Veurne: opgenomen in functioneel net (verlaging van het aantal ritten), op een zaterdag/zondag enkel nog bediening tijdens de zomer **(-)**;
- Lijn 60 Ieper – Poperinge: een verbinding parallel aan het spoor maar met een verbinding naar de belangrijke deelkern Vlamertinge; de verbinding Poperinge – Abele blijft functioneel bediend **(+)**;
- Lijn 61 Ieper – Kemmel – Mesen – Westouter – Poperinge: verlenging van de bestaande lijn 61 Poperinge – Dranouter – Nieuwkerke via Mesen en Heuvelland naar Ieper. Er worden ten opzichte van vandaag bijkomende ritten voorzien **(+)**;
- Lijn 65 Torhout-Koekelare-Diksmuide: vergelijkbaar met de huidige functionele lijn 64 Diksmuide-Torhout-Aartrijke waarbij het aantal ritten wordt verlaagd en niet meer naar Aartrijke wordt gereden. De verbinding Torhout-Aartrijke wordt op een andere manier opgevangen (in cadans), met de nieuwe cadanslijn 64 Diksmuide-Koekelare-Aartrijke-Torhout **(+/-)**;
- Lijn 68 Nieuwpoort – Koksijde – Veurne: verbinding om de achterliggende dorpen met Nieuwpoort en Veurne te verbinden **(+)**; de verbinding Nieuwpoort – Oostende is toegekend aan VVR Oostende;
- Lijn 71 Ieper-Dikkebus-Kemmel-Nieuwkerke: reiwegwijziging (via Kemmel) en daling van het aantal ritten d.m.v. laag gebruik **(+/-)**;
- Lijn 72 Ieper – Kemmel – Mesen – Le Bizet: verminderen omwille van een beperkt gebruik; de verbinding Ieper – Mesen wordt opgevangen door de uitgelengde lijn 61 **(+/-)**;
- Lijn 84 Ieper-Geluwe-Menen: De bestaande lijn 84 Ieper-Menen-Moeskroen wordt opgesplitst in de verbinding Ieper-Geluwe-Menen (toegekend aan VVR Westhoek beperkte wijziging reiweg en aantal ritten) en de verbinding Menen-Moeskroen (toegekend aan VVR Kortrijk) **(+)**;
- Lijn 89 Ieper-Komen: daling van het aantal ritten omwille van laag gebruik (enkel nog aan- en afvoer naar school) **(-)**;
- Lijn 95 Ieper – Passendale – Roeselare: tussen Ieper en Roeselare waren er in de huidige situatie 2 verbindingen, waarbij er gekozen wordt voor een nieuwe verbinding die een combinatie is van de deelverbindingen van de 2 lijnen met het hoogste potentieel. Voor de 'geschrapte' verbindingen zijn er alternatieve lijnen **(+/-)**.

## De aanwezigheid van 'witte vlekken'

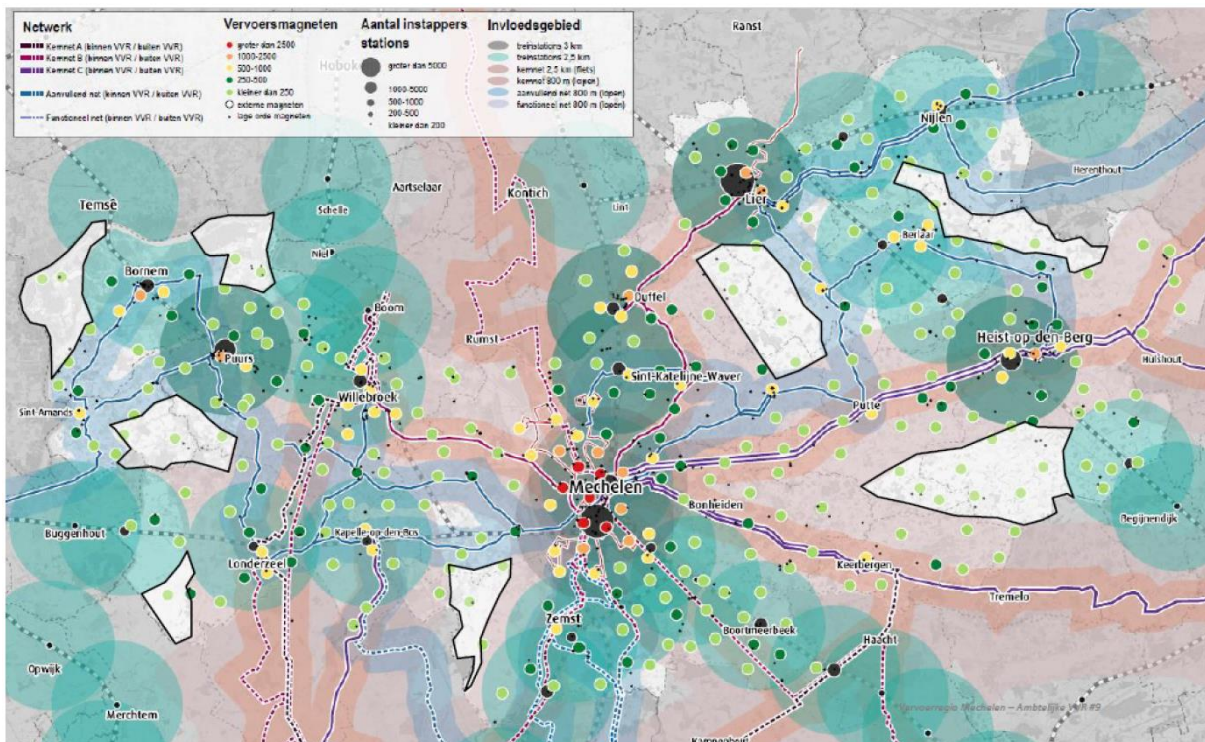
Voor alle proefregio's werd een kaart opgesteld met betrekking tot de dekking van het voorgestelde treinnet, kernnet en aanvullend net. Deze zijn terug te vinden in de bijlagen, waar bijlage 2 de dekking aantoont via de principes van basisbereikbaarheid en bijlage 3 volgens basismobiliteit. Dit gebeurt door de gebieden in een straal van 750 meter rond een halte van het openbaar vervoer te markeren.

Deze kaarten geven eerste inzichten met betrekking tot de dekkingsgraad van het geregeld openbaar vervoer en de bijkomende nood aan een goed onderbouwd vervoer op maat:

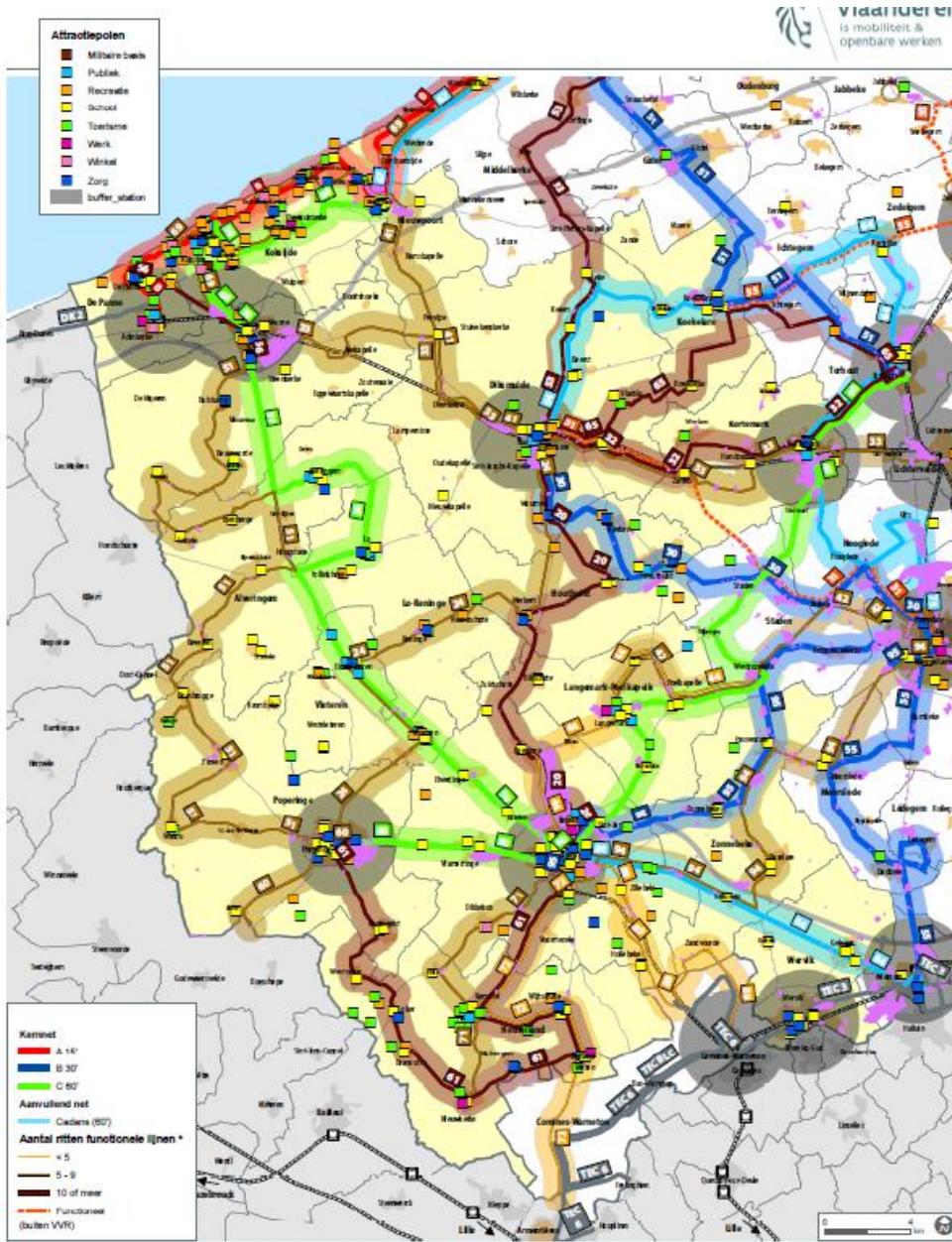
- In de proefregio Aalst zijn de principes van basisbereikbaarheid zeer goed zichtbaar. Tussen en rondom gemeenten wordt een zeer dicht kern- en aanvullend net waargenomen, waar er voornamelijk in het noorden van de regio enkele witte vlekken zonder geregeld openbaar vervoer zijn;



- De proefregio Mechelen is zeer stedelijk rondom de stad Mechelen waar er geen witte vlekken aanwezig zijn. Deze bevinden zich voornamelijk in de huidige belbusgebieden, bijvoorbeeld het gebied rond Heist-op-den-Berg;



- Tot slot kenmerkt de proefregio Westhoek zich als zeer landelijk gebied. De kaart bevat dan ook zeer veel witte vlekken zonder een bediening van geregeld openbaar vervoer. De nood aan een goed gebalanceerd vervoer op maat voor open gebruikers en doelgroepen is dan ook het hoogste in deze regio.



De procentuele afdekking van de attractiepolen

Bovenstaande analyse van de kaarten met het dekkingsgebied van het geregeld openbaar vervoer biedt reeds belangrijke inzichten over de toegang voor burgers. Vanuit de principes van basisbereikbaarheid zullen inwoners met een zeer landelijke ligging minder toegang hebben tot het geregeld openbaar vervoer en moeten zij beroep doen op het vervoer op maat of andere vervoersmodi zoals fiets, auto en andere. Eén van de uitgangspunten van basisbereikbaarheid stelt dat: "... het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen voorop." De beschikbare middelen moeten reizigers

dus voornamelijk toelaten om de belangrijke maatschappelijke functies, of attractiepolen, te bereiken met openbaar vervoer (voor zover mogelijk).

In de volgende paragrafen wordt per proefregio de bereikbaarheid van de belangrijke maatschappelijke functies uiteengezet:

#### Proefregio Aalst

Voor onderstaande tabel wordt de procentuele dekking weergegeven per (zwaarte)categorie van de magneten / attractiepolen. Hierbij wordt als uitgangspunt genomen dat er een bereikbaarheid van 2,5km is met de fiets, en 800 meter op loopafstand. Voor het aanvullend net is er evenwel enkel rekening gehouden met de dekking op loopafstand, waarbij er een onderscheid is gemaakt tussen de situatie in de spits (dus inclusief functionele lijnen) en de situatie buiten de spits (dus exclusief functionele lijnen). Ter aanvulling is ook de totale dekking weergegeven zonder spoornetbediening, zowel voor spits als niet-spits. Voor de Points of Interest (POI) is er enkel geïnventariseerd hoeveel punten er geen enkele vorm van bediening hebben, opgedeeld naar spits / niet-spits en met of zonder spoor. Voor deze punten is het namelijk niet zo zeer de vraag met welke vervoerslaag ze bereikbaar zijn, maar eerder of ze bereikbaar zijn.

	Totaal # magneten	Spoor-net	Kernnet		Aanvullend net		Dekking zonder spoor		Totale dekking	
			Fiets-afstand	Loop-afstand	Incl. FN (spits)	Excl. FN (niet-spits)	Spits	Niet-spits	Spits	Niet-spits
Rood (cat. 1)	3	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Oranje (cat. 2)	9	89%	100%	89%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Geel (cat. 3)	28	89%	89%	82%	93%	93%	96%	96%	100%	100%
Donkergroen (cat. 4)	40	88%	83%	65%	90%	88%	100%	100%	100%	100%
Lichtgroen (cat. 5)	133	50%	82%	37%	75%	68%	93%	90%	99%	97%
POI (zwart)	385						95%	90%	98%	97%

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat de openbaar vervoersbediening een zeer goede dekking biedt van de attractiepolen, waar er 98% van de attractiepolen wordt bediend tijdens de spits en 97% buiten de spits. Bovendien worden alle belangrijke attractiepolen tot en met categorie 4 bediend met openbaar vervoer, en vallen enkel kleine attractiepolen (potentieel kleiner dan 250) in beperkte mate uit het openbaar vervoersnet.

#### Proefregio Mechelen

Voor de vervoerregio Mechelen deed men dezelfde oefening.

	Totaal # magneten	Spoornet		Kernnet		Aanvullend net		Dekking zonder spoor		Totale dekking	
		Fietsafstand	Loopafstand	Fietsafstand	Loopafstand	Incl. FN (spits)	Excl. FN (niet-spits)	Spits	Niet-spits	Spits	Niet-spits
Rood (cat. 1)	6	100%	100%	100%	100%	100%	67%	100%	100%	100%	100%
Oranje (cat. 2)	12	100%	83%	83%	83%	83%	58%	100%	100%	100%	100%
Geel (cat. 3)	44	82%	50%	80%	64%	89%	66%	100%	98%	100%	100%
Donkergroen (cat. 4)	67	70%	22%	75%	40%	87%	49%	99%	90%	100%	99%
Lichtgroen (cat. 5)	189	44%	7%	64%	24%	88%	67%	75%	94%	85%	85%
POI (zwart)	602							95%	90%	98%	97%

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat de openbaar vervoersbediening een zeer goede dekking biedt van de attractiepolen, waar er 98% van de attractiepolen wordt bediend tijdens de spits en 97% buiten de spits. Bovendien worden alle belangrijke attractiepolen tot en met categorie 4 bediend met openbaar vervoer (tijdens de spits), en vallen enkel kleine attractiepolen (potentieel kleiner dan 250) in beperkte mate uit het openbaar vervoersnet. De rol van het spoornet en functionele net is hier wel belangrijker ten opzichte van de proefregio Aalst.

#### Proefregio Westhoek

Zoals geduid in de stand van zaken van de proefregio's, werd het vervoerplan van de proefregio Westhoek reeds gevalideerd. Het kernnet en aanvullend net werden aangenomen en er werd een voorstel tot vervoer op maat gelanceerd, namelijk WestFlex. Een goed vervoer op maat in de Westhoek is zeer belangrijk omwille van de grote hoeveelheid witte vlekken en omdat niet alle attractiepolen worden bereikt met het geregeld openbaar vervoer. In deze proefregio werd geen cijfermatige analyse uitgevoerd zoals in de andere proefregio's. Wij verwijzen naar de bijlage voor een visuele weergave van deze afdekking.

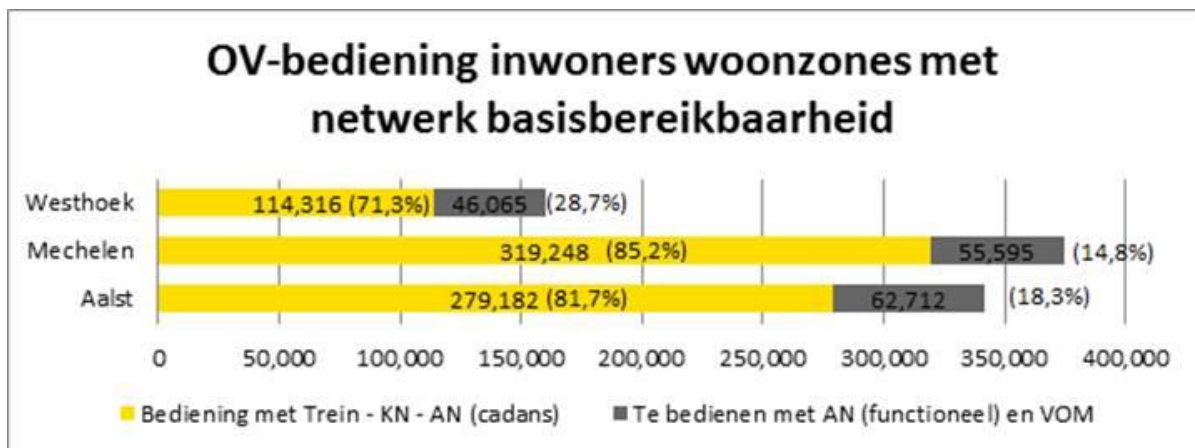
#### De procentuele afdekking van de woonzones

Niet enkel het bereiken van attractiepolen is belangrijk voor reizigers, maar ook het bereiken van de eigen woning is voor velen belangrijk om beroep te doen op het openbaar vervoer. Als basis werd de bevolking in officiële woonzones genomen, met een nauwkeurigheid op huisnummer. Nadien werden het nieuwe netwerk basisbereikbaarheid (voorgestelde kernnet, aanvullend net (cadanslijnen) en treinstations) in kaart gebracht waarrond een buffer van 750m werd aangebracht.

Hieruit blijken opnieuw witte vlekken oftewel woonzones die niet worden bediend op basis van treinnet, kernnet en cadanslijnen van het aanvullend net en waarvoor zowel functionele ritten (aanvullend net) als vervoer op maat noodzakelijk is

- VVR Aalst: 81,7% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekday;
- VVR Mechelen: 85,2% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekday;
- VVR Westhoek: 71,3% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekday.





## Een overzicht van de bereikbaarheidsindicatoren

Ter analyse van de effectiviteit en efficiëntie van het voorgestelde kern- en aanvullend net, zijn enkele indicatoren opgesteld die de evaluatie kunnen objectiveren. Hieronder worden de voorgestelde indicatoren kort uiteengezet. Een toelichting is opgenomen in bijlage 4:

- **OV-Bereikbaarheidsindex:**
  - De OV-bereikbaarheidsindex berekent de relatieve toe- of afname van de reissnelheid, gewogen naar de relatieve reizigerswinst.
  - De index is zowel afhankelijk van de gewogen reissnelheid ( $v$ ), als van de toe/afname van het aantal reizigers ( $R$ ) naar de vervoerregio. De reissnelheid ( $v$ ) van de verplaatsingen houdt rekening met het aantal verplaatsingen dat op die herkomst-bestemming-relatie (HB-relatie) plaatsvindt. Er wordt niet alleen rekening gehouden met de afstand en tijd van de verplaatsing, maar dit wordt ook gewogen met het aantal personen dat deze verplaatsing aflegt.
  - Belangrijk om te duiden is dat deze indicator te staven met andere indicatoren zoals hieronder opgenomen. De OV-Bereikbaarheidsindex kan namelijk positief beïnvloed worden door een significante stijging in reissnelheid, terwijl het aantal reizigers afneemt.
- **Reizigersaantal:**
  - Berekend op basis van het totale aantal reizigers naar de vervoerregio, waarna het nieuwe scenario wordt vergeleken ten opzichte van het referentiescenario.
  - De reizigersaantallen worden verzameld uit het verkeersmodel.
- **Reizigers / km:**
  - Berekend op basis van het gemiddelde aantal reizigers per gereden kilometer.
  - De indicator zal positief zijn indien er meer reizigers worden bereikt met dezelfde aantal gereden kilometers of evenveel reizigers met minder aangeboden kilometers OV.

Deze indicatoren werden voor elk van de proefregio's opgesteld om de (gevalideerde) voorstellen te evalueren. Het doel van deze toetsing is om te valideren of de bereikbaarheid van de regio's verbetert ten opzichte van het netwerk onder basismobiliteit. Dit wil zeggen dat indien alle indicatoren positief evolueren ten opzichte van het nulpunt, er gesteld kan worden dat de bereikbaarheid van de regio is verhoogd.

Indien het huidige scenario steeds geschaald wordt op 100 (referentie) kan je de toe/afname voor elke Kritische Prestatie Indicatoren (KPI) gelijk schalen en de impact evalueren. Bovendien laat dit toe om de impact op alle vervoerregio's met elkaar te vergelijken. Uit onderstaande tabel kan

bijvoorbeeld worden afgeleid dat de bereikbaarheid in de Westhoek procentueel het meest verbetert maar dat in de proefregio Mechelen het aantal reizigers relatief gezien het meeste toeneemt.

Indicator	Huidig	Aalst	Mechelen	Westhoek
<b>OV-bereikbaarheidsindex</b>	100,00	100,46	102,08	106,06
<b>OV woon-werk</b>	100,00	100,25	102,14	105,43
<b>Reizigersaantal (jaar)</b>	100,00	103,92	123,07	115,00
<b>Reizigers / km</b>	100,00	104,27	123,13	112,22

Noot: in de vervoerregio Westhoek zijn deze indicatoren gebaseerd op het eerste voorstel van De Lijn en niet op het gevalideerde voorstel.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat het nieuwe voorgestelde openbaar vervoersnet (kernet en aanvullend net) een positieve impact heeft op de bereikbaarheid van de proefregio's. Dit is het resultaat van het afschaffen van inefficiënte lijnen met een beperkt reizigerspotentieel en te vervangen door bijvoorbeeld een hogere frequentie van kernnetlijnen of een nieuwe lijn in het aanvullend net met een hoger reizigerspotentieel.

## Evaluatie van de eerste voorstellen vervoer op maat

### Proefregio's Aalst en Mechelen

Het vervoer op maat heeft als doel om een vorm van vervoer te bieden die tegemoetkomt aan de maatschappelijke wens van vervoer op loopafstand van de woning, maar die tegelijkertijd betaalbaar blijft. In de proefregio's Aalst en Mechelen wordt het vervoer op maat vormgegeven aan de hand van een gelaagd conceptvoorstel, dat in onderstaande tabel wordt weergegeven.

Niveau		Concept	
E. Mobiliteitscentrale	A	Definiëring en uitbouw hoofdhalttes spoornet en kernnet	
	B	Fiets: harde/zachte infrastructuur (fietspaden/ fietsparkeren - fietsdelen)	
	C	POI: definiëring haltes (KN, AN, buurthalte) adhv gebiedsdekkende kaart (maaswijdtecriterium) + kwaliteitscriteria	
	D	1	Vastflex: Shuttlebus
		2	Vastflex: Structureel vervoer – gepland (terugkomende verplaatsingen - lln. vervoer, instellingen, etc.)
		3	Vastflex: Occasioneel vervoer (carpooling, vanpooling, etc.)

Zodra bovenstaande uitgangspunten van het systeem zijn uitgeklaard, worden de effecten van de invoering van dergelijk systeem ingeschat en worden enkele indicatoren bepaald die het effect op het openbaar vervoersysteem kunnen evalueren. Ook wordt er een kosteninschatting gemaakt, afhankelijk van de invulling van het systeem. In volgende paragrafen worden de voorstellen m.b.t. vervoer op maat per proefregio weergegeven. De pilots vervoer op maat worden uitgerold in 2018-2019 om basisbereikbaarheid vorm te geven op het terrein.

#### Proefregio Aalst

- Uitbouw hogere en lagere (OV-)knooppunten met volgende bouwstenen: fietspunten, fietsdelen, uitbouw Blue-bike, autodelen
- Herschikken van de Belbus Faluintjes-Opwijk binnen het huidige gebied van de vervoerregio
- OV-buddy's in de vervoerregio Aalst
  - = een systeem van vrijwillige assistentieverlening op het OV
  - Opschaling en uitbreiding van huidige project van TreinTramBus in Gent

- (Basis-)bereikbaarheid verhogen van culturele activiteiten
  - Vervoer van personen van en naar culturele activiteiten, wanneer geen regulier OV beschikbaar.
  - Momenteel een testperiode in de stad Aalst met CC De Werf, in samenwerking met de MAV en DAV.
  - Bedoeling is om uit te breiden naar alle culturele centra in de vervoerregio Aalst, en ook openstellen naar open gebruikers.
- Olympus: B2C proefproject in Aalst (nog verder te onderzoeken)

#### Proefregio Mechelen

- Flexbus Bonheiden/Boortmeerbeek en Klein-Brabant (Bornem/Puurs)  
Het te beogen doel van de flexbus is als volgt:
  - Het verbinden en ontsluiten van lokale attractiepunten en het feederen (als voor- of natransport) van treinnet, kernnet of aanvullend net waardoor het reguliere openbaar vervoer niet wordt gekannibaliseerd maar eerder wordt versterkt.
  - Volledig flexibel vraaggestuurd systeem o.b.v. reservaties (dus geen vast traject of frequentie)
  - Digitaal reservatieplatform via gebruiksvriendelijke app of reservatie via telefonisch aanspreekpunt.
  - Vaste haltelocaties, uitbreidbaar in een latere fase met virtuele haltes voor mensen met een beperking die toch nog voldoende mobiel zijn (m.u.v. doelgroepenvervoer).
  - Betaling via smartcard of via smartphone aan een voordelig tarief (nl. 2€/rit of 1,5€/rit indien in het bezit van abonnement De Lijn).
  - Versterken van de combimobiliteit op lokaal niveau.
  - Lokaal vervoer en bereikbaarheid als stimulans voor groepen van mensen uit hun isolement te krijgen.
- OV-buddy's in de vervoerregio Mechelen
  - = een systeem van vrijwillige assistentieverlening op het OV
  - Opschaling en uitbreiding van huidige project van TreinTramBus in Gent
- Uitbouw OV-knopen
  - Mobiliteitsknooppunten infrastructureel uitbouwen.
  - Combimobiliteit op terrein een gezicht geven, in samenwerking met taxistop en mobiel21

#### Evaluatie

Bovenstaande voorstellen kunnen een antwoord bieden op vervoerregionale noden. Het zijn voorstellen die kunnen uitgetest worden op het terrein en daarmee basisbereikbaarheid, het principe combimobiliteit én het vervoer op maat een gezicht geven.

#### Proefregio Westhoek: voorstel tot de uitwerking van WestFlex

*"Het bieden van een integrale basisbereikbaarheid voor het gehele gebied van de Westhoek dat naadloos aansluit op, aanlevert aan en complementair is met het kern- en aanvullend net. Dit systeem is opgebouwd uit een flexibel en oproepbaar bussysteem, alsmede deelauto's en -ritten en -fietsen. Dit met als achterliggend doel dat het OV-systeem efficiënter gaat functioneren en attractiever wordt waardoor het meer reizigers zal trekken. Naast het garanderen van de basisbereikbaarheid en het tegengaan van vervoersarmoede wordt zeker daarbij ook gemikt op de reizigers die nu nog hun gehele reis met de auto afleggen."*

Doelstelling van WestFlex

Vertrekkende vanuit deze doelstelling wordt onder andere een gedetailleerde toelichting gegeven van het systeem, de belangrijkste kwaliteitsaspecten opgesomd, de vervoerstromen in kaart gebracht en een overzicht gegeven van investeringen en financiële middelen. Op basis van bovenstaande bevindingen werden vier scenario's uitgewerkt:

1. Leveren van voertuigen door gecontacteerde, commerciële vervoerders;
2. Omzetten van de belbussen naar WestFlex waarbij er geen kosten meer worden gemaakt voor niet-gereden ritten. Bovendien moet de centrale het mogelijk maken om te veranderen van aanbieder als dit gunstiger uitkomt. Er wordt verwacht dat dit zal leiden tot een lichte toename in gebruik en combinatiegraad in de voertuigen;
3. Omvormen van een deel van het vervoer van de andere vervoerscategorieën (bijvoorbeeld de mindermobielencentrales en/of leerlingenvervoer) tot WestFlex. Er is in deze berekening uitgegaan van een verdere toename van de combinatiegraad, een lagere gemiddelde snelheid (uitgaande van het ook meenemen van rolstoelen) en duurdere bussen en een wat lagere beladingsgraad (langere onbeladen ritten);
4. Meenemen van alle reizigers van alle vervoersoorten met WestFlex.

Hieronder de resultaten van bovenstaande variaties (optie 3 wordt niet weergegeven omdat optie 4 hierop verder bouwt):

Modelresultaten	Belbus de Lijn Westhoek '15	WestFlex var 1	WestFlex var 2	WestFlex var 4A	WestFlex var 4B
gem. bezettingsgraad	3,50	3,50	3,68	3,45	3,60
kosten netwerk (milj. €/jr (excl. voertuigen))	€ 4,7	€ 4,0	€ 2,8	€ 11,1	€ 10,7
kosten netwerk (milj. €/jr (incl. voertuigen))	€ 4,9	€ 4,2	€ 3,0	€ 12,2	€ 11,7
opbrengsten netwerk (milj. €/jr)	€ 0,14	€ 0,14	€ 0,16	€ 0,20	€ 0,20
kostendeckingsgraad netwerk	3,1%	3,6%	5,7%	1,8%	1,9%
Kosten per voertuigkilometer	€ 2,19	€ 1,85	€ 1,30	€ 1,41	€ 1,41
kosten per beladen voertuigkilometer	€ 2,78	€ 2,34	€ 1,64	€ 2,01	€ 2,01
kosten per passagiersrit	€ 19,03	€ 16,04	€ 10,74	€ 14,26	€ 13,67

Legenda: wijzigingen aangebracht:	geen wijzigingen:	chauffeurs kosten	chauffeurs kosten	duurdere bussen	duurdere bussen
<p>feit nieuw t.o.v. links staande kolom</p> <p>feit gehandhaafde wijziging</p> <p>NB: zelfde feiten op zelfde regel</p>	<p>Basis voor WestHoek 2015</p>	<p>kost planning</p> <p>verlaging overhead</p>	<p>95% ritten rijden</p> <p>kost planning</p> <p>verlaging overhead</p> <p>5% combigraad</p> <p>5% toename Vv.</p>	<p>95% ritten rijden</p> <p>kost planning</p> <p>2e verlaging overh.</p> <p>15% combigraad</p> <p>ALLE toename Vv.</p> <p>Verlaging snelheid lagere belading</p>	<p>95% ritten rijden</p> <p>kost planning</p> <p>2e verlaging overh.</p> <p>20% combigraad</p> <p>ALLE toename Vv.</p> <p>Verlaging snelheid lagere belading</p>

Uit het theoretische kostenmodel kunnen enkele conclusies worden afgeleid:

- In scenario 1 kan een beperkte kostenbesparing worden gerealiseerd door gebruik te maken van commerciële vervoerders. Conform de Europese regelgeving inzake mededinging, zou dit een lagere kostprijs impliceren. Voordeel van dit scenario is dat de bussen/taxi's worden aangekocht door de exploitanten en niet door Westflex of de opdrachtgevers;
- In scenario 2 wordt er gewerkt aan de bezettingsgraad en het vermijden van niet-gereden ritten, wat leidt tot een zeer significante besparing van 1,9 miljoen euro om hetzelfde aantal reizigers als met de belbussen te vervoeren;
- Scenario 4 neemt alle vervoersvragen mee, dus ook deze van doelgroepen. Het verhogen van het aantal reizigers (ong. 780.000) impliceert een significante toename van het budget. Hierbij is er evenwel geen rekening gehouden met verplaatsingen per fiets of met deelsystemen.

Op basis van de simulatie kan gesteld worden dat er besparingen gerealiseerd kunnen worden op de exploitatie van het vervoer op maat (via collectieve taxi's). Het omvormen van het dure belbussysteem en gebruik maken van marktwerking moet budgetruimte creëren om andere vervoer op maat initiatieven te bekostigen of om een budgetverschuiving naar het aanvullend net te realiseren. Een kanttekening is evenwel dat de bezettingsgraad van 3,50 zeer ambitieus is.

## Tegemoetkomingen aan lokale besturen

Eén van de uitgangspunten van basisbereikbaarheid was om lokale besturen nauwer te betrekken bij het uitwerken van het openbaar vervoersnet. Hierbij hebben zij een adviserende rol ten opzichte van het kernnet en dragen zij de eindverantwoordelijkheid voor het aanvullend net en het vervoer op maat.

Uit de notulen van het ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad kan worden afgeleid dat lokale besturen de mogelijkheid wordt geboden om vragen en opmerkingen te formuleren met betrekking tot het voorstel van De Lijn, voor zowel kernnet als aanvullend net. Tijdens de bevraging van de regioverantwoordelijke van De Lijn werd bovendien aangehaald dat er steeds een onderbouwd antwoord wordt gegeven op vragen van lokale besturen. Deze iteraties staan weergegeven in het vervoersplan van de proefregio Mechelen.

Op basis van deze bronnen kan worden afgeleid dat lokale besturen nu inderdaad meer zeggenschap hebben over het uitrollen van een openbaar vervoersnet, waarbij De Lijn de suggesties van lokale besturen meeneemt en evalueert en waar mogelijk aanneemt. Bovendien heeft de proefregio Westhoek het volledige vervoersplan en heeft de proefregio Aalst het kernnet gevalideerd. Deze goedkeuring door middel van consensus duidt aan dat de verzuchtingen van de lokale besturen geïntegreerd zijn in deze regionale plannen.

# Governance en procesmatige werking

## De werking van de vervoerregioraad

Een aantal overlegplatformen om alle belanghebbenden actief te betrekken

De vervoerregioraden verenigen een groot aantal belanghebbenden (zowel Vlaamse, federale als lokale actoren), zoals een rechtstreekse vertegenwoordiging van alle gemeenten uit de regio in de vervoerregioraad. Wat de Vlaamse overheid betreft, wordt heden 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 intercommunale (in Mechelen) in het overlegplatform. Tot slot worden de vervoerregioraden tijdens de proefperiode inhoudelijk en organisatorisch bijgestaan door een studie bureau. Elk lid van de vervoerregioraad kan op basis van zijn/haar expertise voorstellen formuleren.

De omvang van de vervoerregioraad verschilt van regio tot regio naargelang het aantal deelnemende lokale besturen. Hierbij merken we op dat de schaal van de drie proefregio's (15-20) gemiddeld is tegenover alle vervoerregio's (tussen 8 en 42 gemeenten). Voor grotere proefregio's (bv. Limburg, Antwerpen, ...) met meer dan 30 lokale besturen is wellicht een aangepaste governance structuur wenselijk om te komen tot een efficiënte besluitvorming. We verwijzen hiervoor naar de beschrijving van de werking van de vervoerregio Antwerpen als voorbeeld.

Hoewel de werking en de organisatie wijze tussen de verschillende proefregio's onderling verschilt, is de aanduiding van een ambtelijk en bestuurlijk overlegorgaan steeds weerkerend. Daarenboven kent elke vervoerregio een samenwerkingsplatform tussen alle Vlaamse (mobiliteits)actoren, team MOW genaamd, en wordt de vervoerregioraad voorgezeten door enerzijds een vertegenwoordiger van het departement MOW en anderzijds een politieke vertegenwoordiger die door de gemeenten werd voorgedragen.

In de volgende paragrafen worden de voornaamste overlegorganen besproken en geanalyseerd op basis van bevindingen uit de bevestigingen en documentenonderzoek.

**Team MOW** is samengesteld uit een vaste vertegenwoordiging van de Vlaamse mobiliteitsactoren (Departement MOW, agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn), aangevuld met ad hoc vertegenwoordiging zoals de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer, NMBS, Infrabel, het departement Omgeving en de provincie. De leden van het Team MOW hebben elk hun rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van de vervoerregio, waarbij het Departement MOW verantwoordelijk is voor het coördineren van het procesverloop en waar De Lijn bijvoorbeeld een voorstel aanreikt m.b.t. het openbaar vervoersnetwerk. Tijdens de proefregio's liep deze samenwerking vlot en creëert dit een verbeterd kader tot samenwerking. Evenwel zijn er volgende aandachtspunten:

- Tot op heden is voornamelijk de rol van het departement MOW en De Lijn significant, omdat er enkel over de invulling van het openbaar vervoer werd gesproken, en in mindere mate de impact op ruimtelijke ordening, flankerende beleidsmaatregelen, e.d.;
- De Lijn heeft doorheen de jaren veel informatie en kennis (vb. IP-methodologie<sup>1</sup>, tellingen, expertise netherstructurering, enz.) opgebouwd die ter beschikking wordt gesteld aan de leden van Team MOW. Evenwel blijven zij de enige actor die voldoende kennis bezit om het netwerk op te stellen waardoor het aangeleverde openbaar vervoersnetwerk onvoldoende kritisch in vraag kan worden gesteld door de andere deelnemers. De afspraken over

---

<sup>1</sup> IP: Intrinsiek Potentieel

kennisuitwisseling tussen De Lijn en Departement MOW werden relatief laat gemaakt en hebben nog niet geleid tot het afbouwen van de kennisasymmetrie;

- De participatie van het Departement Omgeving is tijdens de proefregio's zeer beperkt geweest, zij waren niet aanwezig op de vervoerregioraden. De enge invulling van de proefregio's, met name focus op het openbaar vervoer, is een mogelijke oorzaak. Ook AWW was relatief passief tijdens de proefregio's omwille van de scope van de discussies;
- Goede wederzijdse informatie-uitwisseling tussen wat centraal rond basisbereikbaarheid beslist wordt en wat in de regio's uitgerold wordt, is een continu aandachtspunt.

Het **kernteam** bestaat uit de deelnemers van Team MOW en het aangestelde studie bureau. Dit team is verantwoordelijk voor het begeleiden van de lokale besturen bij het opstellen van een mobiliteitsplan (in de proefregio's is dit tot op heden beperkt tot een vervoersplan), waarbij het verder bouwt op de uitkomsten van vorige vervoerregioraden en voorbereidende studies, analyses, e.a. samenbrengt voor komende vergadersessies.

De werking van de **bestuurlijke vervoerregioraad**, bestaande uit burgemeesters en/of mobiliteitsschepenen, loopt goed. Hieronder enkele bevindingen:

- De participatie van burgemeesters was goed omdat de bestuurlijke vervoerregioraden gekoppeld werden aan andere vergaderingen (zoals burgemeestersoverleg in de vervoerregio Westhoek, of na het overleg van bestaand arrondissementeel overleg bij een deel van de gemeenten van de vervoerregio Mechelen).
- Omwille van de grote hoeveelheid informatie wordt er aangegeven dat de duurtijd van de bestuurlijk vervoerregioraad te beperkt is om alle agendapunten te bespreken;
- Hoewel enkele lokale besturen niet actief deelnemen aan de vervoerregioraad omwille van diverse redenen (vb. te weinig beschikbare tijd, beperkt belang in huidige vervoerregio ten opzichte van aanliggende vervoerregio, enz.) is de betrokkenheid van de burgemeesters en/of schepenen zeer hoog. De vervoerregioraad biedt een goed platform om discussies inzake mobiliteit te faciliteren en tot voorstellen ter verbetering te komen;
- Binnen enkele gemeenten kent de terugkoppeling tussen de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad nog enkele knelpunten (vb. uitkomsten ambtelijke vervoerregioraad, feedback op voorstellen, enz.), zodat de beschikbare tijd van de bestuurlijke vervoerregioraad te veel wordt gependend aan recapitulatie van de resultaten uit de ambtelijke vervoerregioraad. In de vervoerregio Aalst werden de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad samengevoegd, wat een oplossing biedt voor dit probleem;
- Lokale besturen ontbreken momenteel de maturiteit om regionaal in plaats van lokaal te handelen en denken. Voorgestelde netwerken worden vaak bekritiseerd omdat de eigen gemeente minder regulier openbaar vervoer krijgt, hoewel de onderliggende methodologie wordt aanvaard door de lokale besturen.

De **ambtelijke vervoerregioraad** is verantwoordelijk voor het meewerken aan de mobiliteitsplannen (in de proefregio's is dit tot op heden beperkt tot vervoersplannen) en het bezorgen van informatie aan het kernteam. In het algemeen loopt deze werking zeer goed:

- Zeer hoge participatiegraad tijdens de vergaderingen in alle proefregio's;
- De mobiliteitsambtenaren van kleine (en middelgrote) gemeenten combineren deze functie al dan niet met andere functies, zodat hun kennis en expertise onvoldoende is om onderbouwde feedback te voorzien en waarbij zij overvleugeld worden door 'gespecialiseerde' mobiliteitsambtenaren van steden of stedelijke gemeenten;
- De deelname van NMBS en Infrabel aan de vervoerregioraad was bij de opstart van de proefregio's eerder beperkt, zodat het inzetten op combimobiliteit tussen trein en andere vervoersmodi onvoldoende mogelijk was en de afstemming met hun Transportplan beperkt was. Deze beperkte deelname werd veroorzaakt door een laattijdig aanduiden en de beschikbaarheid van een regioverantwoordelijke. Sinds eind 2017 was de NMBS steeds aanwezig tijdens de ambtelijke vervoerregioraden van de proefregio's;
- In de vervoerregio Westhoek werd de ambtelijke vervoerregioraad enkele keren in twee delen opgesplitst (Noord en Zuid) omwille van de specifieke problemen die beide regio's

kennen. Hierdoor kan er rond specifieke thema's gewerkt worden en wordt de participatiegraad verhoogd (wegwerken mobiliteitsprobleem binnen de Westhoek);

- Lokale besturen dienen meer capaciteit beschikbaar te stellen bij het opstellen en reviseren van voorstellen van het regionale vervoersplan. Er komt evenwel beperkte capaciteit beschikbaar in de toekomst doordat het opstellen van lokale mobiliteitsplannen niet langer verplicht wordt.

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. Bovendien creëert de aanwezigheid van de politieke voorzitter de mogelijkheid om een politiek bilateraal overleg te organiseren indien nodig. De rol van voorzitter wordt als belangrijk beschouwd om een consensus over lokale besturen mogelijk te maken en een formele escalatie te vermijden;
- Ondanks het feit dat in de vervoerregio Aalst en Antwerpen de burgemeester van de centrumstad de politieke voorzitter is, leert de belanghebbendenbevraging ons dat er weinig tot geen draagvlak is voor een politieke voorzitter uit de (centrum)stad van de vervoerregio, en dat het aangewezen is om een kleinere gemeente het voorzitterschap toe te kennen. Dit komt namelijk minder 'bedreigend' over;
- De politieke voorzitters moeten geaccepteerd worden door alle leden van de vervoerregio, en moeten zich neutraal ten opzichte van de anderen opstellen. Dit is een kritische vaardigheid van de voorzitters om onpartijdig te kunnen optreden indien noodzakelijk;
- Er wordt aangehaald dat de kennis van de conceptnota's en basisprincipes van Basisbereikbaarheid uitermate belangrijk is voor de (politieke) voorzitters. Dit moet hen in staat stellen om ten gepaste tijden op te treden wanneer discussies tegen aangenomen principes ingaan (zoals bijvoorbeeld het weerleggen dat alle burgers op maximaal 750m van hun deur een halte moeten hebben met OV-bediening). Het doorstromen van kennis vanuit het departement MOW naar de politieke voorzitters (en bij uitbreiding de vervoerregioraad) is dus essentieel.

Ten slotte worden er **bilaterale overlegmomenten** georganiseerd tussen (een delegatie van) het kernteam en één of meerdere lokale besturen. Deze overlegmomenten hebben volgende voordelen:

1. Het laat toe om rechtstreeks lokale vragen te bespreken met de juiste belanghebbenden, zodat er geen misverstanden kunnen ontstaan door het gebruik van tussenpersonen;
2. Extra toelichting kan worden voorzien met meer detaillering t.o.v. de informatie-uitwisseling op de vervoerregioraad. Dit kan de mogelijkheid creëren om oplossingen te vinden voor lokale problematieken, al moet er ook aandacht zijn voor de impact op regionaal niveau (vb. reistijd naar omliggende gemeenten). Voldoende terugkoppeling naar de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad is dan ook kritisch om succesvolle resultaten te bereiken;
3. De zeer lokale impact van bepaalde besprekingen waarover derden (cf. andere lokale besturen) geen inspraak moeten hebben noch kennis kunnen aanbrengen;

Deze bilaterale overlegmomenten zijn echter zeer tijdsintensief.

## De beslissingsprocedure

De ontwerpen van vervoersplannen werden in de proefregio's opgesteld met consensus als uitgangspunt. Hierdoor kon een groter draagvlak worden gecreëerd voor de diverse ontwerpvoorstellen.

Elke vervoerregio heeft een huishoudelijk reglement opgesteld met thema's zoals de samenstelling en verantwoordelijkheden van de vervoerregioraad, het voorzitterschap, e.a., maar ook de regels



inzake het beslissingsproces en het vereiste quorum om beslissingen te nemen. Hierdoor is het mogelijk ook beslissingen te nemen indien er wordt gebotst op de limieten van het consensusmodel.

In principe worden **beslissingen genomen bij consensus**, waarbij de gemeentelijke vertegenwoordigers in de vervoerregioraad worden gemandateerd door hun gemeenteraad. Uit de bevraging wordt duidelijk dat dit principe toelaat om een maximale gedragenheid van de beslissingen te bereiken, maar impliceert dit eveneens het risico dat één enkele gemeente het proces kan blokkeren.

Bij gebrek aan consensus in de vervoerregioraad wordt er een **escalatieprocedure** voorzien (opgenomen in het huishoudelijk reglement). Het standpunt zal door de voorzitter van de vervoerregioraad ter beslissing worden voorgelegd 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.

In de proefregio's werden volgende afspraken vastgelegd over de besluitvormen waarbij volgende vragen een antwoord kregen:

- Wat is het gewicht van de stemmen die aan elke deelnemer wordt gegeven? Bijvoorbeeld de lokale besturen zijn in grotere getalen vertegenwoordigd dan vertegenwoordigers van o.a. MOW, De Lijn, AWV, enz. Bovendien kan de bedenking worden gesteld of het gewicht van de stemmen bij lokale besturen kan variëren op basis van parameters zoals aantal inwoners.
  - Proefregio's Aalst en Mechelen: het huishoudelijke reglement bepaalt dat alle vaste deelnemers 1 stem hebben, het advies van de ad hoc leden is niet bindend en evenmin bepalend voor de consensus;
  - Proefregio Westhoek: het huishoudelijk reglement bepaalt dat er uiteindelijk consensus wordt gevonden tussen enerzijds de Vlaamse overheid en anderzijds de groep van lokale besturen;
- Wat is de aanwezigheidsgraad om rechtsgeldig te stemmen? Is het principe van 50%+1 lokale besturen voldoende, of moeten alle lokale besturen aanwezig zijn? Moet er gedifferentieerd worden naargelang het type van beslissing (vb. goedkeuren huishoudelijk reglement tegenover goedkeuring mobiliteitsplan)?
  - Proefregio Aalst: twee derde van de vaste leden aanwezig;
  - Proefregio Mechelen: 50% plus één van de vaste leden aanwezig;
- Hoe worden omliggende vervoerregio's of randgemeenten betrokken bij het goedkeuren van mobiliteitsplannen van aanpalende vervoerregio's?
  - Proefregio's Aalst en Mechelen: het advies van ad hoc leden is niet bindend en evenmin bepalend voor consensus;
  - Proefregio Mechelen: uit de notulen werd volgende informatie gecapteerd: "De Lijn stelt zich de vraag of het noodzakelijk is om in het verdere proces iets te voorzien voor de gemeenten net buiten de vervoerregio die wel degelijk betrokken partij zijn vb. Herenthout; zij krijgen bus naar Lier i.p.v. naar Heist-op-den-Berg, belbus verdwijnt mogelijk. Het college acht het echter niet noodzakelijk om Herenthout in het verdere proces te betrekken. Het proces is iets wat van regio tot regio dient gevoerd te worden".
  - Proefregio Westhoek: alle (omliggende) gemeenten met een openbaar vervoersconnectie werden uitgenodigd voor een informatiemoment met toelichting van het opzet van de proefregio alsook de mogelijke veranderingen die hieruit voortkomen. Verder heeft de Westhoek ook een bilateraal overleg lopen met de Franse collega's omwille van de aanwezigheid van Lille (FR) en de jaarlijkse instroom aan toeristen vanuit Frankrijk.

In de proefregio Westhoek werd het huishoudelijk reglement goedgekeurd, en begin maart werd ook het vervoersplan (voorstel kern- en aanvullend net, en principes vervoer op maat) gevalideerd. Het uitgangspunt was een beslissing volgens het meerderheidsprincipe, al werd er uiteindelijk consensus bereikt (m.u.v. een kleine opmerking die validatie niet in de weg stond).

In de proefregio Aalst werd er wel met consensus beslist en werd het huishoudelijk reglement alsook het kernnet aangenomen.

Uit bovenstaande kan worden afgeleid dat de vervoerregio's elk hun eigen regels opstellen, waarbij er geopteerd wordt om het consensusprincipe te hanteren. Dit wil zeggen dat niemand tegen het voorgelegde voorstel mag stemmen, maar dat onthouden stemmen niet als tegenstem worden beschouwd. Het quorum om rechtsgeldig te stemmen wordt vrijgelaten per vervoerregio, waar de vervoerregioraad moet bepalen wat haalbaar en wenselijk is.

Tot slot wordt digitaal stemmen aangeraden om onnodige verplaatsingen te vermijden. Dit principe werd reeds toegepast in de proefregio Westhoek.

## Een noodzaak om te aligneren met andere mobiliteitsplannen

De vervoerregioraad is een nieuwe tussenliggende structuur tussen de lokale besturen en de Vlaamse overheid, alsook een nieuwe actor in het Vlaamse mobiliteitsgebeuren. Een duidelijk afsprakenkader is daarom belangrijk om coherente mobiliteitsplannen uit te werken, in lijn met Vlaamse, regionale en lokale prioriteiten.

Ten eerste haalden de bevrageden aan dat het opstellen of actualiseren van de (toekomstige) mobiliteitsplannen moet afgestemd worden met de lokale verkiezingen. Er wordt geopteerd om het proces na de lokale verkiezingen te laten plaatsvinden zodat de politieke vertegenwoordigers het regionaal mobiliteitsbeleid kunnen aanpassen op basis van de lokale beleidsplannen. Bovendien hebben onpopulaire maatregelen geen directe impact op de uitkomsten van de verkiezingen en kunnen de wijzigingen hun toegevoegde waarde aantonen gedurende enkele jaren.

Ten tweede moeten de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's samen een coherent geheel vormen, waarbij er oog moet zijn voor het regio-overschrijdend vervoer. Omdat de proefregio's niet of nauwelijks aangrenzend waren, kon dit principe nog niet getest worden. Niettemin wordt door de bevrageden benadrukt dat het regio-overschrijdend vervoer samen moet worden bepaald met de 'interne' openbaar vervoerslijnen, zelfs indien de regio-overschrijdende lijn toebehoort aan een naburige vervoerregio. Concreet betekent dit dat de snelheid van alle vervoerregio's op elkaar moet worden afgestemd en dat de oplevering van de vervoers- en mobiliteitsplannen gelijktijdig dient te gebeuren. Bovendien kan de vraag gesteld worden of er minimumvereisten moeten worden opgelegd bij het opstellen van de mobiliteitsplannen om consistentie en coherentie tussen de vervoerregio's na te streven. Bijkomend overleg en afstemming over regio's heen is met andere woorden noodzakelijk.

Ten slotte moeten de regionale mobiliteitsplannen ook afgestemd worden met hogerliggende vervoersplannen zoals het Transportplan NMBS en het Vlaamse mobiliteitsplan.

In de toekomst, zodra basisbereikbaarheid is uitgerold, moet bekeken worden op welke manier tussentijdse aanpassingen omwille van omstandigheden (vb. aanpassing Transportplan NMBS) worden verwerkt. Deze actualisering van de plannen zal efficiënter verlopen dan het opstellen van het eerste mobiliteitsplan, dat zeer tijdsintensief is.

## De finale samenstelling van de vervoerregio's

De vervoerregio's werden samengesteld op basis van bepaalde uitgangspunten opgenomen in de conceptnota aan de Vlaamse Regering betreffende de stand van zaken inzake basisbereikbaarheid (VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS). Over het algemeen wordt deze indeling positief beoordeeld door

de bevroegden en biedt de samenstelling van de vervoerregio's een goed forum om mobiliteit regionaal te bespreken. Evenwel zijn er enkele belangrijke aandachtspunten:

- De betrokkenheid van enkele lokale besturen was zeer laag in de proefregio's, vermoedelijk omdat zij zich mogelijk focussen op een andere vervoerregio of omwille van andere prioriteiten binnen de gemeente;
- De indeling van de vervoerregio's is niet altijd geijkt op de bestaande overlegplatformen in Vlaanderen zoals bijvoorbeeld streekintercommunales. Omdat de meeste streekintercommunales ook een afdeling mobiliteit hebben worden hier mogelijk efficiëntie- en kenniswinsten gemist. Bovendien wordt het risico gelopen dat er parallelle initiatieven worden ontwikkeld zonder afstemming en dat lokale besturen overbevroegd worden.

Naar aanleiding van het voorstel met betrekking tot de indeling van de vervoerregio's organiseerden de provinciegouverneurs een rondvraag bij alle gemeenten die zich aan de rand van een vervoersgebied bevinden. Deze rondvraag beoogde het finaliseren van de indeling van de vervoerregio's, waarbij randgemeenten nog de mogelijkheid werd geboden om van vervoerregio te veranderen naargelang de lokale mobiliteitsvragen en -noden. Het resultaat van deze rondvraag wordt visueel weergegeven in bijlage 5 van deze nota welke een figuur en een overzicht bevat van de gemeenten per vervoerregio.

## Het opstellen van een vervoersplan

De proefregio's hebben vervoersplannen opgesteld met een focus op het definiëren van het kernnet, aanvullend en vervoer op maat. Dit is slechts een onderdeel van een mobiliteitsplan dat ook een beleid opstelt voor het auto- en goederenverkeer, en zowel flankerende als infrastructurele maatregelen definieert. Op dit ogenblik is enkel het vervoersplan in de proefregio Westhoek gefinaliseerd en gevalideerd, en werd het kernnet in de proefregio Aalst goedgekeurd om verder te gaan met het ontwikkelen van het aanvullend net en het vervoer op maat. Op basis van de bevindingen uit alle proefregio's kunnen enkele lessen worden getrokken en kunnen enkele kritische elementen worden geïdentificeerd bij het opstellen van de toekomstige mobiliteitsplannen.

### Een solide onderbouwing van de huidige vervoersplannen

Zoals in de introductie gesteld werd, zijn de huidige vervoersplannen gefocust op de concretisering van het kernnet, aanvullend net en het vervoer op maat. Dit wil zeggen dat er nog geen analyses of voorstellen werden gedaan m.b.t. flankerend en infrastructureel beleid. Evenmin werd het goederenverkeer in rekening gebracht. De vervoersplannen worden opgebouwd vertrekkend van de IP-methodologie van De Lijn, waar het treinnet als één van de vertrekpunten geldt. Daarna werd er een magnetenanalyse of analyse van de attractiepolen<sup>2</sup> uitgevoerd om een toetsing van de voorgestelde openbaar vervoerslijnen te doen, en te kijken waar zich zogenoemde 'white spots' bevinden ter uitwerking van het vervoer op maat. De komende paragrafen zullen bovenstaande onderbouwing van het huidige vervoersplan evalueren, zonder een gedetailleerde analyse uit te voeren van de onderliggende IP-methodologie ontwikkeld door De Lijn.

De IP-methodologie van De Lijn werd tijdens de opstart van de vervoerregio's uitgebreid toegelicht aan de lokale besturen om hen vertrouwd te maken met de werking ervan (m.n. de vervoerspotentie

---

<sup>2</sup> Bij het opstellen van de mobiliteitsplannen kan een gelijkaardige oefening worden uitgevoerd om de vracht-genererende economische activiteiten in kaart te brengen. Een mogelijke methodiek, aangeleverd uit de vervoerregio Antwerpen, kan worden opgebouwd uit volgende 3 stappen: 1/ actorenmapping: plotting van vracht-genererende economische activiteiten, 2/ toevoegen volumefactor: gelaagdheid creëren in de goederenstroom van de actoren door rekening te houden met type activiteit, schaalniveau en locatie, en 3/ clusteren naar magneten: clusteren van vracht-genererende actoren tot magneten van goederenstromen.

tussen twee locaties). De IP-methodologie laat in principe toe om onderbouwd de verschillende openbaar vervoerslagen af te bakenen op basis van afgesproken grenswaarden. Simultaan aan de uitwerking van het kernnet en aanvullend net door De Lijn, kan de vervoerregioraad het vervoer op maat ontwerpen. Hierbij wordt kennisgegeven van het beschikbare budget alsook de ondergrens van het aanvullend net, m.a.w. tot waar lijnwerking mogelijk is volgens de IP-methodologie.

Evenwel kan er gesteld worden dat de huidige methodologie het vervoer op maat onvoldoende meeneemt. Tijdens het inspiratiebezoek aan Helsinki werd Strafica bezocht, de verantwoordelijke voor de uitwerking van het openbaar vervoersnet (met inbegrip van flexibel vraaggericht vervoer) in Helsinki. Zij nemen de mogelijkheden van het plaatselijke vervoer op maat mee bij de ontwikkeling van de vaste lijnwerking. In de toekomst leidt dit tot een betere afstemming tussen de vaste lijnwerking en het vervoer op maat, zodat een coherent vervoersmodel wordt gerealiseerd. Dit flexibel vraaggericht vervoer op maat is uitermate belangrijk in Vlaanderen (dat zowel stedelijke als landelijke gebieden heeft), waar de rentabiliteit / kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer in landelijke gebieden zeer beperkt en de bezetting van enkele buslijnen zeer miniem is.

Bovendien werden de voorstellen voor het kern- en aanvullend net opgesteld vanuit het destijds aangenomen vertrekpunt van budgetneutraliteit, zowel per vervoerregio als per vervoerslaag, hoewel de conceptnota basisbereikbaarheid een flexibele invulling van de budgetten per vervoersregio als uitgangspunt neemt. Het (destijds) plaatsen van tussenschotten tussen de vervoerslagen liet lokale besturen niet toe om budget van het kernnet naar het aanvullend net te verschuiven, waardoor er mogelijks opportuniteiten verloren gingen om een samenhangend vervoersmodel op te stellen in functie van IP-methodologie en effectieve vervoersvraag. Uiteraard is het niet mogelijk om alle kern- en aanvullend netlijnen terug te schroeven of af te schaffen zonder inbreuk te doen aan de dienstverlening aan burgers, of om het kernnet te versterken met het aanvullend net.

Daarnaast soupeerden de eerste voorstellen van De Lijn reeds het volledig budget op waardoor lokale besturen geen extra lijnen of hogere frequentie van lijnen konden voorstellen zonder budget vrij te maken door andere lijnen te schrappen of te wijzigen.

Tot slot moet gesteld worden dat het toekomstige openbaar vervoersmodel een voldoende sterke, gefundeerde basis heeft (kernnet en aanvullend net) dat tegemoetkomt aan de grote vervoersvragen. In parallel wordt het vervoer op maat ontwikkeld dat een oplossing biedt aan reizigers zonder toegang tot reguliere openbaar vervoer omwille van doelgroep, tijd of locatie. Indien nodig, kunnen niet-performante lijnen worden omgevormd tot vervoer op maat (vb. zeer beperkt gebruik tijdens daluren). Hierbij is er nood aan effectieve tellingen m.b.t. de bezetting van alle lijnen, indien mogelijk via een geautomatiseerd systeem.

## Het ontwikkelen van het vervoersplan is een gedeelde verantwoordelijkheid

Uit vorige hoofdstuk kan afgeleid worden dat De Lijn momenteel optreedt als expert en bewaker van het mobiliteitsbudget inzake kernnet en aanvullend net. Omdat de NMBS instaat voor het treinnet, de Vlaamse overheid beslist over het definiëren van het kernnet en de vervoerregioraad de eindbeslissing heeft voor het aanvullend net en vervoer op maat, is een optimale samenwerking tussen De Lijn, lokale besturen en de NMBS vereist om een samenhangend vervoersplan op te stellen.

Het opstellen van een intermodaal, coherent vervoersmodel ism de NMBS kon slechts gedeeltelijk worden gerealiseerd, waarbij het treinnet als vast gegeven werd meegenomen bij het opstellen van het kern- en aanvullend net. De aanwezigheid van NMBS (en Infrabel) tijdens de laatste vervoerregioraden doet evenwel vermoeden dat zij in de toekomst meer actief zullen participeren in de vervoerregio's. Al moet geduid worden dat NMBS en Infrabel onder federale bevoegdheid ressorteren.

Met betrekking tot de invulling van het aanvullende net ligt de eindverantwoordelijkheid bij de lokale besturen. Concreet betekent dit dat De Lijn zal optreden als netwerkplanner, die alternatieve voorstellen van de lokale besturen zal bestuderen en opnemen in het nieuwe aanvullend net. In de proefregio's zorgde De Lijn voor voldoende tijd om feedback te voorzien m.b.t. knelpunten en beste praktijken. Op basis van de ontvangen feedback zal de Lijn steeds een onderbouwd antwoord voorzien (a.d.h.v. fiches) waarom het voorstel al dan niet kan meegenomen worden. Hierbij is het belangrijk dat het totale net budgetneutraal wordt opgesteld, en dat nieuwe voorstellen van het aanvullend net enkel kunnen worden gerealiseerd als elders in het netwerk de benodigde middelen kunnen worden vrijgemaakt.

Het feit dat vooralsnog geen afgewerkte, uitvoerbare voorstellen m.b.t. het vervoer op maat op tafel lagen werd al een knelpunt ervaren om een samenhangend mobiliteitsplan voor alle vervoerslagen te ontwikkelen. Departement MOW speelt vanuit zijn voorzitters- en regiefunctie in eerste instantie een belangrijke faciliterende rol om de vervoerregioraden hierin bij te staan, o.a. door middel van het inspireren van de vervoerregio's.

## Van vervoersplan naar mobiliteitsplan

De proefregio's zullen in de nabije toekomst een vervoersplan neerleggen met hierin een beschrijving van het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat (vnl. vermelden van de 'white spots' en het beschrijven van mobiliteitshubs), wat de doelstelling was van deze opdracht. Evenwel zullen zij, in hun nieuwe finale samenstelling, deze vervoersplannen moeten omvormen naar mobiliteitsplannen waarbij volgende thema's zullen worden bijgevoegd:

- Mobiliteitsplannen capteren de verplaatsingen met alle vervoersmodi (o.a. trein, tram, bus, auto, fiets) met het oog op de realisatie van een zogenoemde 'modal shift', waarbij de privé wagen minder wordt gebruikt voor verplaatsingen en meer beroep wordt gedaan op alternatieve vervoersmodi zoals openbaar vervoer, fiets, enz.;
- Infrastructurele maatregelen dragen bij tot een betere doorstroming van het (openbaar) vervoer, bereikbaarheid van regio's, inzetten op de 'modal shift' op vlak van 'last mile' verplaatsingen, ruimtelijke ordening, enz.;
- Flankerende maatregelen kunnen de bereikbaarheid van zogenoemde attractiepolen vereenvoudigen of aanzetten tot meer gebruik van openbaar vervoer. Deze maatregelen kunnen zeer veel verschillende vormen aannemen zoals het opleggen van snelheidsbeperkingen, autovrije zones, tariefbepaling voor parkeerplaatsen in steden en gemeenten, afstemming van lichten op kruispunten, enz.;
- Het logistiek heeft een zeer grote impact op Vlaamse wegen. Mobiliteitsplannen inventariseren de logistieke stromen en wijzen de probleempunten gerelateerd aan goederenvervoer en formuleren waar mogelijk oplossingen, waar mogelijk vanuit een multimodale context;
- Ten slotte wordt er een concrete duiding m.b.t. de impact van de maatregelen op thema's zoals verkeersveiligheid, milieu, locatiebeleid, educatie, enz. opgenomen in de mobiliteitsplannen. Het aangenomen beleid wordt opgevolgd aan de hand van strategische en operationele doelstellingen die worden gemonitord met behulp van indicatoren.

Het proefproject in de vervoerregio Antwerpen, dat eind 2017 werd opgestart, zal bovenstaande thema's opnemen in het mobiliteitsplan. De werking van deze regio wordt niet op zichzelf geëvalueerd maar wordt waar mogelijk ter inspiratie meegenomen in deze evaluatienota.

## De samenhang van vervoerregio's

Eén van de uitgangspunten van de vervoerregio's is het samenbrengen van de gemeenten met een dominante intern georiënteerde vervoersstroom, al kenmerken de vervoerregio's zich ook door regio-overschrijdend vervoer. Het belang van interregionaal overleg kan dan ook niet onderschat worden, waarbij het wetgevende kader eventuele minimale verplichtingen kan voorzien.

### De indeling van de vervoerregio's

Zoals gedefinieerd in de conceptnota Basisbereikbaarheid (VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS) heeft de Vlaamse overheid een voorstel gedaan m.b.t. de indeling van de vervoerregio's, gebaseerd op enkele paramaters. Op basis van dit voorstel worden de randgemeenten aangeschreven door de provinciegouverneur om eventueel toe te treden tot een andere, aanliggende vervoerregio. De finale samenstelling wordt bestendigd in een beslissing van de Vlaamse Regering bij de eerste goedkeuring van het decreet om de continuïteit van de werking van de vervoerregio's te garanderen.

Indien er wordt gekeken naar de indeling van de proefregio's, dan kan er worden vastgesteld dat samenstelling van de proefregio's niet overeenstemt met het voorstel opgenomen in de conceptnota. Dit is minder ideaal naar de doorstart van de regio's, maar eigen aan het concept proefproject.

### De (potentiële) impact van en op omliggende vervoerregio's

De impact van één vervoerregio op een andere kan zeer groot zijn in het toekomstige model, zeker indien er gekeken wordt naar de vraag naar openbaar vervoer. De beste voorbeelden hiervan zijn de grootsteden zoals Antwerpen, Gent, enz. en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (op de Vlaamse Rand) die een zeer groot openbaar vervoerspotentieel kennen door het aantal werk-, woon- en schoolverplaatsingen. Het inventariseren van externe attractiepolen (o.a. cultureel, toerisme, school, werk) is hierdoor zeer belangrijk om het juiste aanbod aan openbaar vervoer te voorzien in de regio.

De proefregio's hebben deze inventarisatie in beperkte mate uitgevoerd om de regio-overschrijdende openbaar vervoerslijnen te valideren en te kijken waar nog 'white spots' terug te vinden zijn. Evenwel bevestigde de regionale verantwoordelijken van De Lijn dat reeds rekening werd gehouden bij het voorstellen van de (regio-overschrijdende) openbaar vervoerslijnen en dat 'externe' attractiepolen reeds voldoende werden ontsloten met openbaar vervoer (volgens het concept van basisbereikbaarheid). Zodra alle vervoerregio's operationeel zijn, moet onderzocht worden op welke manier deze data betreffende de attractiepolen op een snelle, efficiënte manier kan gedeeld worden tussen de vervoerregio's.

## De betrokkenheid van belanghebbenden

Basisbereikbaarheid beoogt een nauwere betrokkenheid van belanghebbenden bij de inventarisatie van de mobiliteitsvraagstukken tot en met de beslissing van de vervoerregioraad, met als doel te komen tot een breed gedragen mobiliteitsvisie en -plan. Het gaat daarbij om vertegenwoordigers van kansengroepen, het middenveld en vervoersaanbieders. In de vervoerregio's werd er daarom een belanghebbendenoverleg georganiseerd om de visie van de belanghebbenden m.b.t. de voorgestelde concepten en plannen te capteren. In de volgende secties wordt hier verder op ingegaan.

### Communicatie van het Vlaamse beleid naar de uitvoerders in de proefregio's

Het interne belanghebbendenmanagement van de proefregio's kende enkele belangrijke tekortkomingen tijdens het proces, meer specifiek de communicatie van het Vlaamse beleid naar de vertegenwoordigers in de proefregio's was niet altijd even consistent. Zo was er lange tijd onduidelijkheid over de budgettaire enveloppes van de vervoerregio's, het algemeen beslist beleid van de Vlaamse beleidsmakers, enz.

Met basisbereikbaarheid is ingezet op een volledig nieuw concept van vervoersorganisatie. Dat maakt dat informatie pas gaandeweg beschikbaar werd. De website [www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be) kon dus pas in de loop van het project worden opgezet op basis van de op dat moment beschikbare informatie en eerste opgedane ervaringen. Op basis van die eerste ervaringen werd binnen de afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken ingezet op een veranderingstraject. Dit complexe veranderingstraject is nog niet afgerond.

Tot slot zal er ook een veranderingstraject worden bepaald naar alle belanghebbenden, omwille van de grote impact.

### Het belanghebbendenbeheer in de proefregio's

Hoewel de proefregio's (een selectie van) belanghebbenden hebben betrokken tijdens het proces, was hun input voornamelijk gericht op het bezorgen van hun visie op openbaar vervoer en mobiliteit, het bezorgen van hun bezorgdheden en het kennisgeven van hun verwachtingen ten opzichte van de vervoerregioraad. Het kan dus gesteld worden dat de rol van belanghebbenden zich beperkt tot het aanreiken van ideeën, suggesties en bemerkingen, eerder dan het inhoudelijk uitwerken van de mobiliteitsplannen.

Daarnaast kan kritisch gekeken worden naar de samenstelling van het belanghebbendenoverleg, waar slechts een selectie van de mobiliteits- of doelgroepenverenigingen op werden uitgenodigd. Zo werden in de proefregio Mechelen vertegenwoordigers met een regionale insteek uitgenodigd (cf. samenstelling MORA), en werden verenigingen met een lokale insteek geweerd van dit overleg (betrokkenheid via gemeentelijke mobiliteitscommissie of verkeersraad). In de proefregio's Aalst en Westhoek werd wel de mogelijkheid geboden aan alle belanghebbenden om deel te nemen aan het belanghebbendenoverleg. De proefregio Antwerpen zal hierrond nog enkele belangrijke leerpunten kunnen aanreiken (cf. Toekomstverbond), zoals bijvoorbeeld de werking van de Werktafels, Werkgemeenschap, betrokkenheid van belanghebbenden, enz.

Ten slotte werd er geen communicatiebeleid gevoerd naar de reizigers over de toekomstige transformatie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. De commotie die werd veroorzaakt door het dossier Halte-Stad in de krant De Morgen (september 2017) geeft een goed beeld van de impact van het ontbreken van enige vorm van communicatie. Op termijn is het aangeraden om burgers voldoende informatie te verstrekken over vorm en impact van basisbereikbaarheid.

## Bevraging van de markt met het oog op uitwerking vervoer op maat

In de proefregio Aalst werd een Request for Information uitgestuurd, waarbij (private) mobiliteitsactoren vervoersconcepten voor de open gebruiker en doelgroepen konden bezorgen die aansluiten bij het gelaagd vervoersmodel. Deze bevraging resulteerde in enkele innovatieve ideeën voor de invulling van het vervoer op maat zoals het initiëren van een kantoorbus, ontwikkeling van applicaties, enz.

In de proefregio Westhoek werd er in dialoog getreden met 'de ruime zorgsector', die vandaag heel wat eigen doelgroepenvervoer organiseert. Omwille van het grote aantal 'white spots' en het dunne openbaar vervoersnet, is de nood aan vraagafhankelijk vervoer zeer groot.



# **Conclusies en leerervaringen**

# Conclusies en leerervaringen

De proefregio's hebben zeer waardevolle inzichten opgeleverd, zowel op vlak van beste praktijken als op vlak van aandachts- en verbeterpunten.:

## Leerervaringen inzake de vervoersplannen

1. Uit de evaluatie blijkt dat de voorstellen tot vervoersplannen vraaggericht zijn **opgesteld d.m.v. objectieve en feitelijke onderbouwingen**:
  - Ruimtelijke toetsing op basis van objectieve data zoals aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingen;
  - Bereiken van maatschappelijke functies: inschatting van het potentieel inzake openbaar vervoer voor socio-economische attractiepolen en externe verkeersmagneten (zorg, cultuur, onderwijs, ...);
  - Kwalitatieve input van belanghebbenden, voornamelijk lokale besturen;
  - Een ongewijzigd treinnet als ruggengraat van het OV-systeem;
  - Analyse van huidige en toekomstige verplaatsingsstromen;
  - Gebiedsdekkingsanalyse;
  - Visie op combimobiliteit.
2. Door de onderbouwing van de lokale en globale vervoersvraag als vertrekpunt te nemen voor netstructurering **verhoogt de effectiviteit en kostenefficiëntie** waardoor aan reizigers een meer kwaliteitsvol vervoersmodel wordt aangeboden. Uit de analyse blijkt dat het **nieuwe voorgestelde openbaar vervoersnet (kernet en aanvullend net) een positieve impact heeft op de bereikbaarheid** van de proefregio's. Dit is het resultaat van het afschaffen van inefficiënte lijnen met een beperkt reizigerspotentieel en te vervangen door bijvoorbeeld een hogere frequentie van kernnetlijnen of een nieuwe lijn in het aanvullend net met een hoger reizigerspotentieel.

Uit onderstaande tabel kan worden afgeleid dat de bereikbaarheid in de Westhoek procentueel het meest verbetert maar dat in de proefregio Mechelen het aantal reizigers relatief gezien het meeste toeneemt.

Indicator	Huidig	Aalst	Mechelen	Westhoek
OV-bereikbaarheidsindex	100,00	100,46	102,08	106,06
Reizigersaantal (jaar)	100,00	103,92	123,07	115,00
Reizigers / km	100,00	104,27	123,13	112,22

3. Geen van de voorstellen voor kernnet en aanvullend net is gebiedsdekkend voor de hele vervoerregio, zeker niet buiten de bedieningstijden van de functionele ritten en tijdens het weekend. De gebiedsdekkingsanalyse maakt de zogenaamde **witte vlekken zichtbaar waar geen geregeld openbaar vervoer is**. Hiervoor dient het **vervoer op maat** een oplossing bieden.

Niet enkel het bereiken van attractiepolen is belangrijk voor reizigers, maar ook het bereiken van de eigen woning is voor velen belangrijk om beroep te doen op het openbaar vervoer

(treinnet, kernnet, cadanslijnen aanvullend net). Ook hieruit blijkt het belang van het vervoer op maat:

- VVR Aalst: 81,7% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekdag;
- VVR Mechelen: 85,2% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekdag;
- VVR Westhoek: 71,3% van de inwoners heeft minstens 1 bus of trein per uur op een weekdag.

In de proefregio's is nagedacht over de **concrete invulling van vervoer op maat** en wordt er nog geëxperimenteerd met mogelijke oplossingen. Er werden evenwel nog geen samenhangende vervoersplannen goedgekeurd voor alle vervoerslagen samen. Nochtans is het vervoer op maat cruciaal om witte vlekken op te vullen waar geen geregeld openbaar vervoer wordt aangeboden.

Het is precies deze vervoerslaag die het **meest nood heeft aan innovatie waardoor een langer en traag adoptieproces nodig** blijkt in iedere regio. Hieruit blijkt opnieuw de behoefte aan informatie en kennisdoorstroom rond goede praktijken, onder meer in het buitenland.

4. Naast budgetneutraliteit hielden de proefregio's ook rekening met **"financiële schotten"** tussen iedere vervoerslaag afzonderlijk. Hierdoor was er in deze proeffase slechts 30 miljoen euro beschikbaar voor het vervoer op maat in heel Vlaanderen (exploitatiebudget belbussen De Lijn). **Het is belangrijk dat de vervoerregio's voldoende flexibiliteit krijgen om een volwaardig en performant vervoer op maat uit te werken voor dunne vervoersstromen als alternatief voor een minder kostenefficiënt geregeld vervoer.** Het weglaten van de "financiële schotten" tussen minstens vervoer op maat en aanvullend net is noodzakelijk om een volwaardig vervoer op maat te ontwikkelen.
5. **Het belang van vervoer op maat is aanwezig in iedere proefregio maar de behoefte varieert naargelang de ruimtelijke structuur.** Het aandeel witte vlekken is het hoogst in de proefregio Westhoek gezien de specifieke landelijke ruimtelijke structuur.

Een concept vervoer op maat is voorgesteld om elke plaats bereikbaar te maken via collectief ofwel openbaar vervoer. De omvang wordt ingeschat tot het rijden van 275.000 ritten voor circa 770.000 reizigers.

De voorstellen die in uitwerking zijn in de proefregio's laten zich kenmerken door:

- Bundelen van minstens de bestaande initiatieven inzake vervoer op maat en dit zowel voor open gebruikers als doelgroepen met als doel opschaling inzake kwaliteit, bereikbaarheid en kostenefficiëntie mogelijk te maken;
  - Inzetten op de voordelen van combimobiliteit: uitbouwen van vervoersknooppunten met als bouwpunten o.a. fietspunten, fietsdelen, autodelen, ... met aandacht om deze toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking;
  - Herdenken van het huidige vraaggericht openbaar vervoer (belbussen);
  - Gebruik maken van de voordelen van deelsystemen (autodelen, fietsdelen, ...);
  - Verbeteren van het vervoer "first & last mile";
6. Het toewijzen van lijnen aan het kernnet of aanvullend net en het verder uitwerken van vervoer op maat is niet altijd voldoende duidelijk voor belanghebbenden waaronder lokale besturen. **Ondersteuning en open kennisuitwisseling naar deze belanghebbenden is cruciaal om gedragen mobiliteitsplannen op te stellen en onderbouwde feedback te ontvangen.**
  7. De vervoersplannen zijn opgebouwd door objectieve en feitelijke onderbouwingen waarbij eveneens reeds indicatoren zijn opgesteld om de doelstellingen van basisbereikbaarheid te

meten en te volgen. Deze indicatoren beperken zich vandaag vooral tot het kern- en aanvullend net. Het meten van de impact van vervoer op maat is cruciaal om het volledig bereik te kunnen in kaart brengen. De indicatoren inzake kern- en aanvullend net worden vandaag aangeleverd door De Lijn (OV-bereikbaarheidsindex, reizigersaantal, reizigers per km). **Er is nood aan een neutraal en uniform monitoring en evaluatiekader waardoor de impact meetbaar is voor reizigers over alle vervoerslagen heen.** Het gebruikmaken van effectieve reizigersaantallen is hierbij cruciaal. De indicatoren dienen **duidelijk begrijpbaar** te worden opgesteld voor alle belanghebbenden.

8. De huidige regionale **vervoersplannen zijn beperkt tot het openbaar vervoer**, zonder infrastructurale en flankerende maatregelen mee op te nemen. In de toekomst zullen mobiliteitsplannen, zoals nu reeds in de vervoerregio Antwerpen wordt uitgewerkt, deze componenten wel bevatten. De inbedding in het ruimtelijke kader is een cruciale voorwaarde om te komen tot gedragen en samenhangende mobiliteitsplannen. Een geïntegreerd mobiliteitsplan dient ook te leiden tot geïntegreerde investeringsprogramma's.
9. Hoewel er aanzetten zijn geleverd tot het concretiseren van vervoer op maat blijft deze vervoerslaag het meest onderbelicht. De verlenging van het regelluw kader met één jaar tot 31 maart 2019 laat toe om verder te experimenteren met innovatieve vervoersoplossingen. **Aandachtspunten voor deze vervoerslaag zijn:**
  - Bij het uitwerken en experimenteren met het vervoer op maat dient ook te worden rekening gehouden met de huidige en toekomstige vervoersvragen van het **doelgroepenvervoer**. Zo werden deze initiatieven alvast mee opgelijst met als doel deze te bundelen in het toekomstig vervoer op maat. Specifieke aandacht zal ook moeten gaan naar de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking;
  - Voor het vervoer op maat is ook **een klantvriendelijke mobiliteitscentrale** noodzakelijk waar reizigers terecht kunnen met hun vervoers- en informatievragen;
  - Het mogelijk maken van goed verknoopte intermodale netwerken waarbij de **voordelen van combimobiliteit** maximaal worden gebruikt.

## Leerervaringen inzake werking van de vervoerregio's

1. De vervoerregio creëert een **kader waarin lokale besturen en bovenlokale (o.a. Vlaamse en federale) mobiliteitsactoren** samen kunnen nadenken over mobiliteit. Lokale besturen krijgen meer zeggenschap over de uitrol van het vervoersnetwerk. Dit veronderstelt dat lokale besturen ook een regionaal doordenken van mobiliteit moeten toepassen.
2. De proefregio's geven een eigen invulling aan het beslissingsproces, waar er variatie optreedt tussen enerzijds beslissen aan de hand van consensus (proefregio Aalst) en anderzijds beslissen aan de hand van meerderheid (proefregio Westhoek). Het **consensusmodel** zorgt voor draagkracht maar besluitvorming verloopt langzamer: er is meer tijd en overleg noodzakelijk om een draagvlak te creëren waar alle partijen zich achter kunnen scharen. **Een sterke regie is noodzakelijk om voortgang te houden in deze processen.**
3. De aanwezigheid van het **co-voorzitterschap** zorgt voor een rechtstreekse link tussen het (Vlaamse) beleid en het gemeentelijke beleid en draagt bij tot een verhoogde draagkracht bij de politieke gemeentelijke vertegenwoordigers en bij de gemeentelijke administratie in de vervoerregioraad.
4. De **samenstelling en schaal (15 à 20 gemeenten) van de proefregio's** laat toe om impactvolle resultaten te realiseren, garandeert een goede werkbaarheid en biedt coherentie binnen de vervoerregio. Niettemin stemt de samenstelling van de vervoerregio's niet altijd

overeen met andere bovenlokale structuren waarin lokale besturen participeren. Lokale besturen kregen de gelegenheid om gemotiveerd te veranderen van vervoerregio.

5. **In de proefregio's hebben alle lokale besturen deelgenomen aan het opstellen van de vervoersplannen.** Lokale besturen zijn goed geplaatst om lokale vragen te identificeren en in te brengen in een regionale visie. Hierdoor kunnen ze beter dan vandaag lokale vraagstukken bespreekbaar stellen bij bijvoorbeeld het opstellen van het kernnet en aanvullend net door De Lijn. Uit de proefregio's blijkt dat sommige lokale besturen hier nog mee vertrouwd moeten geraken, zeker bij de opstart van de vervoerregioraden.
6. De **bilaterale overlegmomenten** (al dan niet geclusterd met enkele gemeenten) laten toe om bijkomende, gedetailleerde informatie te bezorgen aan de gemeenten.
7. De proefregio's geven **een eigen invulling aan het beslissingsproces**, waar er variatie optreedt tussen enerzijds beslissen aan de hand van consensus (proefregio Aalst) en anderzijds beslissen aan de hand van meerderheid (proefregio Westhoek). Deze variatie is relevant gezien de wisselende omvang en dynamieken per vervoerregio.
8. Het regelmatig samenvoegen van de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad leidt tot een hoge participatiegraad van de lokale besturen en een betere informatiedoorstroom.
9. Lokale besturen zijn goed geplaatst om **lokale vragen te identificeren en in te brengen in een regionale visie**. Hierdoor ontstaat een groter draagvlak voor de regionale mobiliteitsvisie en de inbedding van lokale vervoersvragen.
10. Vervoersplannen werden in de proefregio's opgesteld in het kader van budgetneutraliteit. Naargelang de vervoerslaag zijn er andere beslissingsnemers. De mogelijke herschikking van middelen over de vervoerslagen heen leidt tot een **complexe besluitvorming** om te komen tot één gedragen en samenhangend vervoersplan.
11. De **betrokkenheid van belanghebbenden bleef relatief beperkt** zodat het co-creatieve proces zich beperkte tot de bestuurlijke partners, en in sommige gevallen (een selectie van) belanghebbenden bij het opstellen van de vervoersplannen. **De betrokkenheid van belanghebbenden biedt een grote meerwaarde en bijkomende inzichten bij het opstellen van mobiliteitsplannen.**
12. Om **co-creatie uit te breiden tot alle belanghebbenden** is ook hier ondersteuning en informatie-uitwisseling en kennisdoorstroom cruciaal. Het kan bovendien interessant zijn naast verenigingen van belanghebbenden (werkgevers, werknemers, reizigers, ...) ook burgers te betrekken in dit co-creatieve proces.
13. Bij het goedkeuren van het vervoersplan in de Westhoek was niet iedere gemeente op de hoogte van de laatste wijzigingen in het netwerk. Het **voorzien van voldoende tijd om alle wijzigingen toe te lichten** in de vervoerregioraad is uitermate belangrijk, zodat iedereen een goed begrip heeft van het uiteindelijke vervoersplan.

## Algemene leerervaringen

1. Men was niet voldoende vertrouwd met de mogelijkheden van een regelluw kader en ervaarde weinig houvast omwille van het wegvallen van een kader. Dit is echter eigen aan een testfase in proefprojecten. **Vertrouwen en durf moet bij de verschillende partners worden opgebouwd.**
2. Goede en open wederzijdse **informatie-uitwisseling** tussen wat in de beleidsafdelingen rond basisbereikbaarheid beslist wordt en wat in de regio's uitgerold wordt, is een continu

aandachtspunt. Deze informatie-uitwisseling is relevant naar alle belanghebbenden die worden betrokken.

3. De vervoerregio's creëren zelf kwalitatieve mobiliteitsplannen waarin de kritische problematieken m.b.t. regionale mobiliteit opgelost worden (vb. bereikbaarheid van werken schoolplaatsen, goede OV-verbinding, doorstroming van o.a. gewestwegen). De werking van de vervoerregio's impliceert **nieuwe rollen en verantwoordelijkheden** voor alle betrokken actoren (nieuwe processen, rapporteringslijnen, competenties, communicatie, ...).
4. De impact van de **lokale verkiezingen** in het najaar van 2018 bemoeilijkt het besluitvormingsproces binnen vervoerregioraden over thema's zoals mobiliteit die een zeer grote impact hebben op burgers.
5. Het opstellen van het **eerste lange-termijnvervoersplan verloopt meer tijdsintensief** dan de actualiseringen die nadien zullen volgen.
6. Mobiliteit is regio-overschrijdend. Doordat de proefregio's niet aan elkaar grensden, was het in deze fase niet mogelijk te experimenteren met besluitvorming waarbij gemeenten uit andere vervoerregio's worden betrokken. Niettemin maken de eerste voorstellen duidelijk dat een **grensoverschrijdend overleg** noodzakelijk is over aanpassingen inzake aanbod, reistijd en bereikbaarheid van attractiepolen. Zo werd in de vervoerregio Westhoek een informatiemoment georganiseerd met omliggende gemeenten en was er zelfs overleg met Franse collega's omwille van de nabijheid van Lille (FR) en de jaarlijkse instroom van toeristen uit Frankrijk.

## Openstaande evaluatiethema's

Tot slot moet gesteld worden dat de huidige scope van de proefprojecten zich beperkt tot enkele regio's en het opstellen van vervoersplannen. Zodra alle vervoerregio's operationeel zijn moeten volgende thema's verder onderzocht worden:

- De afstemming tussen de lokale, regionale en Vlaamse mobiliteitsplannen, alsook de afstemming (incl. suggesties tot aanpassing / verbetering) met het Transportplan van de NMBS zowel naar timing als naar inhoud;
- De effectieve samenwerking tussen de vervoerregio's m.b.t. regio-overschrijdende mobiliteitsvraagstukken, en de mate waarin het proces m.b.t. het opstellen van de regionale mobiliteitsplannen gelijktijdig moet verlopen;
- Op welke wijze belanghebbenden actief betrokken worden bij de vervoerregio en doormiddel van co-creatie bijdragen aan de ontwikkeling van mobiliteitsplannen. Omdat kennis m.b.t. de principes van basisbereikbaarheid fundamenteel is, moet gekeken worden op welke manier er een veranderingsmanagement naar belanghebbenden kan worden ontwikkeld;
- De wijze waarop burgers geïnformeerd worden over de werking en impact van basisbereikbaarheid, alsook de manier waarop stimuli worden voorzien ter versterking van o.a. combimobiliteit en deelsystemen;
- De inbedding van vervoer in het ruimtelijk kader: de mobiliteitsplannen werden slechts gedeeltelijk afgedekt met een prioritaire focus op het uitwerken van openbaar vervoer in een vervoersplan. De koppeling met het ruimtelijk kader ontbrak vooralsnog, evenals de koppeling met goederenvervoer (synchromodaliteit);  
De effectiviteit en impact inzake bereikbaarheid van het vervoer op maat: de voorstellen van vervoersplannen werden uitgewerkt, maar beslissingen beperkten zich hoofdzakelijk tot het uitwerken van het kern- en aanvullend net. De meest innovatieve vervoerslaag "vervoer op maat" wordt nog verder uitgewerkt en geconcretiseerd d.m.v. projecten. Precies hierdoor zullen de voordelen van combimobiliteit en het inzetten van deelsystemen nog meer aan bod komen;

- De werking van de proefregio's wordt gecontinueerd en ingekanteld in de globale uitrol van de vervoerregio's. De pilots vervoer op maat die zullen worden uitgerold, zullen de eerste ervaringen en successen betekenen voor het nieuwe vervoersmodel. Het is daarbij noodzakelijk om de effectiviteit van het vervoersmode en de dienstverlening continue monitoren en waar nodig bijstellingen te doen. Niet alleen het collectief vervoer, maar ook de andere modi dienen voortdurend op basis van volgende indicatoren gemonitord te worden: kostendekkingsgraad, doorstroming, combimobiliteit, capaciteit, reisinformatie en geïntegreerde tarieven en ticketing.

# Input voor het wettelijk kader

Hieronder wordt de input voor zowel het decreet als uitvoeringsbesluit weergegeven:

Decreet:

- **Definities:**
  - attractiepool: een plaats met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, waaronder tewerkstellingszones, scholen of ziekenhuizen;
  - combimobiliteit: mobiliteit waarbij personen voor de verplaatsing verschillende vervoersmiddelen combineren; dit impliceert het vlot kunnen overschakelen of overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen;
  - vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied;
- **De vervoerregio's:**
  - Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken: Aalst, Antwerpen, Brugge, Gent, Hageland, Kempen, Kortrijk, Limburg, Mechelen, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Vlaamse Rand, Waasland en Westhoek
  - Elke gemeente behoort tot één vervoerregio.
  - De Vlaamse Regering bepaalt de territoriale afbakening van de vervoerregio's en kan de vervoerregio's herschikken of er een andere benaming aan geven.
- **De vervoerregioraad**
  - De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit: 1° een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio; 2° een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken; 3° een vertegenwoordiging van het agentschap Wegen en Verkeer; 4° een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net; 5° een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv, wanneer dit relevant is voor de desbetreffende vervoerregio.
  - Het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de regierol op zich.
  - De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.
  - Binnen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan staat de vervoerregioraad in voor: 1° het prioriteren, opvolgen en evalueren van regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio; 2° het adviseren aan de gewestelijke overheden bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma; 3° het bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat en het adviseren over het treinnet en het kernnet; 4° het bepalen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met uitzondering van fietssnelwegen waarover de raad enkel advies uitbrengt; 5° het bewaken van het verknoepen van de vervoers- en infrastructuurnetten en het faciliteren van de combimobiliteit en de synchromodaliteit
- **Mobiliteitsplan en -projecten**
  - Een mobiliteitsplan is de basis voor het duurzame mobiliteitsbeleid. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht en kadert binnen een ruimtelijke visie die een duurzame mobiliteit ondersteunt.
  - Een mobiliteitsplan bestaat uit een strategische visie op lange termijn van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele doelstellingen op korte termijn en een actieplan.
    - Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.



- De operationele doelstellingen omschrijven onder meer hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.
  - Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen in concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.
- Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een planningsproces. Dit betekent dat: 1° het door onderzoek onderbouwd wordt; 2° het opgemaakt of herzien wordt met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties; 3° het doelbereik en de uitvoering ervan gemonitord wordt met het oog op het formuleren van bijkomende operationele doelstellingen of het bijsturen van het actieplan; 4° het in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd wordt; 5° het op basis van deze tussentijdse evaluatie te allen tijde geheel of gedeeltelijk herzien kan worden volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling.
- Op regionaal niveau stelt de vervoerregioraad het participatietraject vast. De vervoerregioraad maakt dit participatietraject ruim bekend. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen betreffende het participatietraject
- Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming
  - In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid
  - In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid, waaronder, doch niet uitsluitend, parkeerbeleid en sensibilisering
  - In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen ter realisatie van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer

#### Uitvoeringsbesluit:

- Indeling van de vervoerregio's: gemeenten zullen worden toegewezen aan een vervoerregio, zoals opgenomen in deze evaluatienota
- Indeling van de vervoerregio's: gemeenten kunnen een voorstel formuleren aan de Vlaamse Regering om te wijzigen van vervoerregio. De Vlaamse Regering heeft de finale beslissing;
- Regio-overschrijdend vervoer: vervoerregioraden beslissen zelf over de betrokkenheid van aangrenzende vervoerregio's en rechtstreeks betrokken gemeenten. De Vlaamse Regering kan minimumvoorwaarden specificeren;
- Beslissingsprocedure: de vervoerregioraad voorziet een eigen beslissingsprocedure voor het nemen van beslissingen, indien deze niet toelaat om effectief te beslissen dan zal een escalatieprocedure voorzien worden:
  - 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
  - In het uiterste geval zal de minister van Mobiliteit en Openbare Werken een besluit nemen dat bindend is voor de vervoerregio.

# Bijlagen

# Bijlage 1a. Verslag inspiratiebezoek Amstelland

Buitenlandse zending: Amstelland-Meerlanden 16/3/2018

## Aanwezig:

- Vertegenwoordigers gemeenten VVRR Westhoek
- Westhoekoverleg
- DMOW: Eric Sempels, Cleo De Wolf, Lieven Van Eenoo
- Deloitte: Stijn Vandeweyer
- De Lijn: Odette Bun
- MAV West-Vlaanderen

## Definitie API:

Een API (Application Programming Interface) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma. Een API is een soort digitale stekkerdoos die externe diensten of ontwikkelaars gecontroleerde toegang kan verschaffen tot interne diensten, algoritmes, devices of informatiebronnen.

## Presentaties op de bus

- **Keolis over de inzet van autonome voertuigen in het vraaggestuurd vervoer in landelijke gebied**  
Conclusie: momenteel alleen haalbaar om autonome voertuigen op een vast traject te laten rijden zoals een shuttlebus, dus niet voor vraagafhankelijk vervoer in Westhoek.

Zijn autonome voertuigen oplossing voor het vraagafhankelijk vervoer in landelijke regio's? Op dit ogenblik alvast nog niet.

In 2050 verwacht men dat 70% van de bevolking in steden zal leven en daar zal dit type voertuigen zeker een grote rol kunnen spelen. Op dit ogenblik is Navya de meest toonaangevende firma als het over autonome voertuigen gaat.

Waarom ligt Vincent Traen dit systeem toe? Keolis is aandeelhouder in het concern dat dit voertuig ontwikkelt.

Het type dat tijdens de rit wordt toegelicht is de Arma (voertuig met 15 plaatsen waarvan 8 zitplaatsen). Het voertuig kan zich volledig autonoom in het verkeer bewegen. Omwille van ontbrekende regelgeving moet het voertuig op dit ogenblik nog een begeleider aan boord hebben. De aansturing is volledig gebaseerd op een combinatie van werking van radars en sensoren die omgeving omzetten in 3D schetsen. Alle voertuigen die in productie actief zijn worden 24/24 opgevolgd vanuit het zenuwcentrum in Lyon.



De voertuigen worden momenteel op openbare weg ingezet voor het verzekeren van “first and last mile” verplaatsingen (bv. Lyon, carpostal, Paris la Defense). Worden ook op privéterrein ingezet op de nucleaire site in Civaux (Fr). Het voertuig is rolstoeltoegankelijk (oprijplaat kan automatisch uitgerold worden of manueel bediend worden). Momenteel staat technische ontwikkeling nog niet ver genoeg om dit voertuig ook in ruraal gebied in te zetten.

- **MAV West-Vlaanderen over voorstel pilootproject VoM Westhoek waarbij MAV West-Vlaanderen de rol opneemt van de mobiliteitscentrale**

Het voorstel voor vervoer op maat dat voor het pilootproject werd uitgewerkt voor de Westhoek wordt kort toegelicht. De testzone die werd uitgekozen omvat 5 belbusgebieden.

MAV West-Vlaanderen legt het accent op hun expertise voor deur/deur vervoer, het beschikken over telefooncentrale, het gebruik van een gratis inbelnummer en de relatie die ze hebben uitgebouwd met erkende vervoerders.

In het uitgewerkte voorstel gaan ze uit van het kunnen aanbieden van een aanbod binnen het uur (over het huidige criterium 24u vooraf reserveren wordt niet gesproken). Zij nemen tevens volgende elementen als uitgangspunt: IT –platform wordt aangeboden (MaaS) en DMOW zorgt via aanbesteding voor voertuigen en contracteren.

- **Via-platform over software voor vraaggestuurd flexibel vervoer**

Het Via-platform biedt een systeem aan dat alle software bevat behalve de operatoren en hun chauffeurs. Zij zijn wereldwijd actief en bieden collectieve ritten aan in diverse omgevingen. De werking van de app voor de klant wordt visueel voorgesteld.

Voor de testzone in de Westhoek:

- een zone van 300 km<sup>2</sup>
- aanbod tussen 6 en 20 uur
- rekening houdende met max. wandelafstand van 250m naar virtuele stop
- met aanpassing deur/deur waar nodig
- uitgaande van gem. snelheid van 35 km/u
- uitgaande van 200 ritten/dag

voor het ophalen van een klant binnen de 60 min zijn er 8 tot 11 voertuigen nodig om het nodige aanbod te kunnen verzekeren. Wil men hetzelfde doen voor een aanbod binnen 30 min heb je 15 tot 18 voertuigen nodig.

Voor het realiseren van boekingen “on the fly” moet je in rurale regio rekening houden met een tijdsperiode van minimum 4 minuten om klant het voorgestelde aanbod te laten accepteren.

• **Connexion**

Connexion Openbaar Vervoer is marktleider in het stad- en streekvervoer in Nederland. Connexion is onderdeel van [Transdev](#), wereldspeler op het gebied van mobiliteit. In Nederland werken er ruim 12.000 mensen onder de vlag van Transdev. Net als Keolis heeft Connexion dus een Frans moederbedrijf.

Connexion rijdt in de vervoerregio Amstelland- Meerlanden (AML) met AML Flex. AML bestaat uit 6 gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn. Uitleg door Peter Krumm, Directeur Strategie en Ontwikkeling Connexion en Michael Calf, projectmanager OV-flex.

<https://www.connexion.nl/data/upload/AML%20FLex%20op%20A4%20low%20quality.pdf>

<https://youtu.be/GMKNCXWw5dQ>

Kenmerken openbaar vervoer in Nederland: Concessies worden uitgeschreven per vervoerregio, waarbij aan de grens een bepaalde overlap is. De vervoersautoriteit in Nederland is meestal provincie maar ook stad Amsterdam/Rotterdam. OV-concessies zijn altijd over een periode van 10 jaar, er is bijna geen flexibiliteit inzake de dienstregeling voor de vervoerder. Het openbaar vervoer heeft over het algemeen te kampen met een slecht imago door o.a. de lage kwaliteit.

In de concessie van Connexxion is het zo dat de concessiehouder het risico draagt voor het inzetten van extra voertuigen en de hieraan gebonden kosten. Omdat de concessiehouder echter instaat voor het volledige netwerk kunnen er middelen van bv. slecht benutte dalritten, richting inzet flexvoertuigen verschoven worden indien dit nodig mocht zijn. Verschuivingen worden altijd besproken met de opdrachtgever.

Connexxion in Amstelland-Meerlanden doet vraaggestuurd vervoer met verschillende busjes in een landelijk gebied.

- Transdev (Connexxion) heeft in verschillende landen projecten lopen. Zo is o.a. het project Kutsuplus in Finland van hen.
- Amstelland-Meerlanden is het grootste gebied voor vraaggestuurd vervoer in Nederland.
- Van waar komt het hier lopende project? In 2015 is Abel voor het eerst geïntroduceerd in Nederland. Abel is een systeem dat boekingen "on the fly" bijstuurt.
- Gecombineerde rit: Een gecombineerde rit kan men het best vergelijken met een lift waar verschillende mensen moeten in- en uitstappen op verschillende verdiepingen. In de planning van de rit wordt er een kleine tijds marge behouden zodat bij een real-time nieuwe gevraagde rit het aankomstuur van de eerste passagier niet in het gedrang komt.
- Bezettingsgraad met weekend en avond erbij is 2,3 personen
- Deur-deurvervoer of halte-haltevervoer: hangt af van de opdrachtgever van de vervoerder. In Amstelland is het halte-halte of 'corner-corner' vervoer. Voor personen met een mobiliteitsbeperking wordt er deur-deurvervoer uitgevoerd.
- Het systeem in Amstelland-Meerlanden loopt op weekdays tussen 7 en 21 uur. Ook in het weekend kan er gebruik gemaakt worden van het flexaanbod.
- Gemiddelde rit duurt ± 12 minuten.
- Software: Specifiek softwarepakket met specifieke vereisten voor de gebruikers. De software gebruikt de GPS-coördinaten van bestuurder en reiziger om een (gecombineerde) rit te organiseren. De planning gebeurt volledig geautomatiseerd. Er is slechts 1 persoon stand-by om eventuele problemen op te lossen.
- In AML is het systeem nu 3 maanden actief. De wachttijd voor een voertuig bedraagt max. 30 min.. De ingezette voertuigen worden permanent opgevolgd en getrackt op het stipt rijden ( via codes rood/oranje/groen).
- Applicatie voor de gebruiker: De basis-app is één applicatie, nl. OV-flex. Vervolgens moet je aanduiden in welk (focus)gebied je je bevindt. Na elke rit wordt gepeild naar de klantentevredenheid (stiptheid en betrouwbaarheid - bij Connexxion: goed).
- Communicatie: Met dit vraaggestuurd vervoersysteem kan je optimaal gebruik maken van nieuwe media, waarbij ook instant informatie kan verstuurd worden zoals bij evenementen. Communicatie is heel belangrijk: het gaat immers om een totaal ander vervoersysteem. De bus komt niet meer vanzelf, maar je moet er om vragen. Communicatie vooraf door Connexxion bestond o.a. uit (1) communicatie in de ov-bussen, (2) dorpsraden, (3) uitdelen gratis ritten. Connexxion is na 3 maanden wel wat reizigers verloren door de OV-bus te vervangen door een flexbus. Het zijn vooral ouderen, die meer nood hebben aan vertrouwen en communicatie. Er wordt een roadshow voorzien om deze mee aan boord te krijgen.
- Reserveren: reserveren kan tot .. voor het vertrek. Boeken kan tot 3 weken van tevoren. Anders te veel risico op "no show". Van 15% naar 7% van de boekingen gebeurt via de telefoon (callcenter).
- Betaling: beperkt aantal betaalmiddelen (OV-chipkaart, bankkaart, via kredietkaart via de app). Hier geldt: hoe minder barrières hoe beter.

- Prijs: hangt af van opdrachtgever van de vervoerder – kan dus per vervoerregio (in Nederland) verschillen. In Amstelland is het tarief hetzelfde als het OV-tarief, d.i. een instapprijs van 0,88 € + 0,14 € /km. In Gelderland werken ze met een vaste prijs – 3,5 euro. Deze prijs is voor iedereen hetzelfde, maar is wel iets duurder dan het regulier OV. Het kunnen ook variabele prijzen zijn, naargelang de afstand/bezettingsgraad. Dit heeft zijn weerslag op de kostendekkingsgraad: in Gelderland is deze 25% en in Amstelland 10%. Abonnementen en studentenkaarten zijn geldig.
- Voertuigen: zowel personenwagens als rolstoelwagens. Bij de opstart van het systeem reageerde de taxisector vrij negatief maar door de inschakeling van taxi's bij het verzekeren van het systeem ebben deze reacties langzaam weg. Voorwaarde: chauffeurspas
- Zones: Amstelland is verdeeld in 3 gebieden. Het is alleen mogelijk om van een kleine kern naar een vervoersknooppunt/grotere kern te gaan (puur feederfunctie) waar ± om de 15 minuten een bus is – het is NIET mogelijk om van kleine kern naar kleine kern te gaan.

- **Tranzer**

Spreker is Paul Rooijmans: lead architect van de OV-chipkaart. OV-chipkaart: 1,5 miljard investering van de Nederlandse overheid en eigenlijk nu al achterhaald. Enige nationale OV-kaart ter wereld. In rest van de wereld alleen stedelijke OV-kaarten.

Ontkoppeling vervoerder - klant met de introductie van de OV-chipkaart.

<http://www.tranzer.com/en/home>

- Tranzer is vervoersapp die zich richt op incidentele reizigers waarbij de reiziger in één oogopslag alle vervoerinfo kan terugvinden.
- Bij gebruik systeem: anoniem. Bij reservering wordt enkel je emailadres gevraagd.
- One-stop-shop principe voor de hele reis: één vervoersbewijs
- Reisplanning: multimodaal reisadvies met prijs, inclusief optie taxi. Deelsystemen maken er nog geen deel van uit, maar komt in de toekomst.
- Betaal de reis vooraf in de app. De app rekent een transactiefte van € 0,50,-(iDEAL) of € 0,75,- (creditcard). Je ontvangt je ticket direct in de app.
- De klant gebruikt bij het uitstippelen van zijn reis 3 principes: prijs, snelheid en comfort. Prijs is daarbij niet van doorwegend belang. Ook het bedrijf waarmee klant reist, is niet echt van belang. De klant zoekt louter een snelle oplossing voor de gewenste verplaatsing.
- De QR-code op je ticket opent de toegangspoortjes van het station.
- GTFIS-formaat: standaard voor delen van OV-gegevens zoals dienstregelingen. Staat voor General Transit Feed Specification. Flixbus gaf zijn data direct vrij in GTFIS-formaat waardoor opgenomen in Google Maps.
- API, of application program interface, is hetgeen 'onder de website zit'. Noodzaak om API's open te stellen van alle vervoerders, zodat product kan doorverkocht worden. Nieuwe spelers moet de voorwaarde opgelegd worden: API openstellen. Vanuit Europa is dit bij banken al gebeurd (cf. geld afhalen en transacties doen in andere bank), bij vervoerders is het een kwestie van tijd (5 jaar?).
- Tranzer is een brooker/aggregator zoals cheaptickets, booking.com, ... Er wordt dan ook een fee betaald, net als bij de andere brookers.  
Tranzer is zeker niet te vergelijken met Uber of airbnb. Uber is vervoersdienst, Tranzer niet want geen vervoer en chauffeur in dienst.
- Londen: spitsmijden in OV: het is duurder om de metro te nemen tijdens de spits – terwijl flat fee voor bussen zodat mensen gestimuleerd worden om voor korte afstand te voet te gaan. Zelfde systeem bij deelfietsen: 1/2 uur: bijna gratis, daarna heel duur  
<> België: abonnementen worden uitgedeeld aan mensen die in spits rijden
- Wie geen smartphone of app heeft: overheid moet hier inspringen.

### Mee te nemen in regelgeving Basisbereikbaarheid:

- Verplichting aan alle vervoersaanbieders API open te stellen zodat tickets digitaal kunnen doorverocht worden. Bij deelsystemen: bepaalde voorwaarden aan API stellen: zowel verhuren (o.a. locatie, openen van slot) als betalingen openstellen
- Werken met General Transit Feed Specification (GTFS) voor open data.
- Non discriminatorisch ter beschikking stellen van de info en tarieven van de verschillende oplossingen voor een vervoersvraag.

### • **Enigma**

Toelichting rapport "Interoperabiliteit deelfietsen" in Amsterdam.

- Interoperabiliteit is must voor het slagen van MaaS.
- Aanleiding van de studie:
  - o in zomer 2017 werden 2000 Chinese deelfietsen (Alibaba) gedropt ("strooifietsen"). Overlast voor stad en inwoners + oneerlijk t.o.v. traditionele fietsverhuur.
  - o Het bestaan van verschillende applicaties, maar niet kunnen 'praten' met elkaar = geen interoperabiliteit.
- De kansen van deelfietsen
  - o Veelvuldig gebruik van deelfietsen creëert meer plaats omdat er minder fietsen zijn die plaats innemen op het publiek domein.
  - o Minder auto's
  - o Dataverzameling

[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/171208\\_Interoperabiliteit\\_Deelfietsen\\_-\\_Rapport\\_Enigma\\_v1-0.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/171208_Interoperabiliteit_Deelfietsen_-_Rapport_Enigma_v1-0.pdf)

Resultaten van het rapport

- o Het splitsen van de operator en de provider → sleutel naar interoperabiliteit. Operatoren <> provider  
Maar: nood aan goed plan van aanpak. Plannen is de belangrijkste fase.
- o Knelpunt: verschillende technieken om sloten te openen. Momenteel 5 technieken: moet geminimaliseerd worden .
- o Spreken met alle spelers: zowel kleine als grote
- o Plan van aanpak: verschillende opties
  - A. Greenfield: niets doen
  - B. Technisch koppelvlak openstellen (via API): Operatoren/deelfietsaanbieders worden verplicht API open te stellen.  
Voorwaarden
    1. Werkt alleen als API volledige dienst ontsluit (dus locatie van de fiets, betaling, sloten openen, etc.)
    2. Non-discriminatoire (niet uw eigen klant beter bedienen dan een andere klant)
  - C. Technisch organisatiekader landelijk vaststellen: Niet alleen verplichting API open te stellen, maar ook een SCHEME laten opstellen. Dit zijn een overkoepelende en onafhankelijke afspraken tussen de deelfietsaanbieders.  
vb. banken bij betalen in de supermarkt.
  - D. Technische standaard creëren en realiseren door de overheid.  
Technisch open API definiëren. Integratieplatform kiezen, definiëren of laten bouwen.  
"superdoos" tussen operatoren en provider, waar iedereen verplicht moet op aansluiten.  
Nadeel: hoge kostprijs en is geen taak van de overheid.

→ beste optie:

Samenwerking tussen deelfietsaanbieders die samen een **SCHEME** maken zonder tussenkomst overheid (optie C) = interoperabiliteit

- In Nederland wordt dit scheme/convenant in 2019 realiteit.
- Geen verplichting, markt zich laten bewijzen om samen te werken
- Na convenant worden er vergunningen uitgedeeld o.b.v. van de voorwaarden van dit convenant aan nieuwe toetreders
- Overheid is wél aanwezig om de druk op te voeren
- De knelpunten tussen de deelfietsaanbieders zijn
  - Technisch – API's: OK
  - Hoeveel % afdragen aan de providers?
  - Nieuwe toetreders

## Bijlage 1b. Verslag inspiratiebezoek Gelderland

Buitenlandse zending: Gelderland 27/10/2017

### Aanwezig:

- DMOW: Eric Sempels, Cleo De Wolf, Paul Van Heesvelde, Luc De Ryck, Peter Hofman, Frank Leys
- Westhoekoverleg: Dieter Hoet, Margo Swerts
- Burgemeester van Bonheiden Guido Vaganée
- Deloitte: Stijn Vandeweyer, Steven Van Noten
- Traject: Jort Kerremans

### BrengFlex

Algemene informatie met betrekking tot BrengFlex

- BrengFlex verzorgt zowel vervoer op maat als doelgroepenvervoer (incl. ambulances)
- Complementariteit tussen openbaar vervoer en Breng Flex
- Het volledige vervoer op maat wordt georganiseerd met een automatisch planningssysteem "RBS"
- Antwoord op leegte binnen het segment hoge kwaliteit (ter vergelijking met taxi maar beter dan regulier openbaar vervoer) en een lage prijs (ter vergelijking met regulier openbaar vervoer maar goedkoper dan taxi)
  - o Er is een specifiek focus op de zogenoemde "witte vlekken" met een beperkter OV-net
- Wagenpark: 8 elektrische voertuigen, 5 gewone minibussen met 2 rolstoelplaatsen
  - o Elektrische wagens moeten plusminus 20 minuten opladen (komt overeen met de pauze van chauffeurs)
  - o Er zijn vaste rustplaatsen voorzien binnen de regio waar auto's kunnen opladen en chauffeurs hun pauze kunnen houden
  - o Taxi's kunnen in piekmomenten worden opgeroepen, enige vereiste is de aanwezigheid van een smartphone met de juiste applicatie
- Chauffeurs zijn in bezet van gewoon rijbewijs B (incl. opleiding om met het openbaar vervoerssysteem te rijden)
- Voor de eerste resultaten van het systeem is er een evaluatienota beschikbaar
- Mogelijke uitbreidingen: boeking door derden, vooruitboekingen, leeftijdskorting aanvragen, tariefdifferentiatie, uitbreiding gebied, derdebetalersysteem
  - o Derde betaler: gemeenten (of anderen) kunnen geld vrijmaken om specifieke doelgroepen toegang te geven tot het openbaar vervoer
  - o Tariefdifferentiatie: mogelijkheid om kortingen of gratis ritten te geven voor x-aantal reizigers of voor elke inwoner
  - o Tariefdifferentiatie: grotere afstanden worden duurder gemaakt op basis van aantal km (aanmoedigen om regulier openbaar vervoer te gebruiken via overstap)
  - o Tariefdifferentiatie: bedrijven kunnen werknemers kortingscodes geven om auto thuis te laten en gebruik te maken van openbaar vervoer

Algemene informatie m.b.t. systeem

- Mogelijkheid om zowel telefonisch (10%) als via applicatie (90%) te boeken



- Toedeling van ritten op basis van wiskundige optimalisatie (dus geen menselijke tussenkomst)
  - o Nieuwe ritten worden automatisch naar aangemelde chauffeurs gestuurd met aanpassing van GPS, volgorde van bestemming, enz.
  - o Chauffeurs hebben de mogelijkheid om ritten te aanvaarden of af te wijzen, op basis van eigen inzichten inzake het verkeer e.d.
  - o Er wordt steeds rekening gehouden met verwachte aankomsttijden
- Halte-tot-halte vervoer
  - o Het systeem werkt met haltes van het regulier openbaar vervoer
  - o Evenwel bestaat de mogelijkheid tot het oprichten van fictieve haltes, in geval van groot potentieel (vb. woonzorgcentra), specifieke aanvraag (vb. concert, beurs) of anderen zoals wegenwerken
  - o Populaire fictieve haltes kunnen worden omgevormd tot nieuwe fysieke haltes, ter verduidelijking van de reiziger
- Kantelpunten tussen reguliere openbaar vervoerslijn en BrengFlex
  - o Indien een OV-lijn (o.b.v. route of tijdstip) weinig tot geen passagiers heeft, dan kan deze worden omgevormd naar Breng Flex
  - o Nooit de bedoeling om OV-lijn volledige te schrappen, eerder verminderen van frequentie of beperken van amplitude
  - o Uitgespaarde budgetten worden getransfereerd naar Breng Flex voor de uitwerking van vervoer op maat
- Klanten kunnen op basis van vorige ervaring geweerd worden in het systeem (vb. wanbetaling, systematisch niet opdagen)
- Klanten kunnen ook feedback bezorgen na ritten (via applicatie, score op 5), alsook via specifieke klachtenlijn
- Kwaliteitssystemen
  - o Beschikbaar tussen 7u30 en 24u op weekdays, tussen 8u en 24u op zaterdag, tussen 9u en 24u op zon- en feestdagen (wordt mogelijks herzien omwille van beperkt gebruik in late uren)
- In de toekomst ook de mogelijkheid om voertuigen op voorhand te bestellen, momenteel enkel ad hoc inplannen (mits korte wachttijd op voertuig)
- Bestelde ritten kunnen opgevolgd via de applicatie, zo krijgt de reiziger een inschatting wanneer taxi aan halte wordt verwacht
- Wachttijd in landelijke gebieden is hoger in vergelijking met stedelijke gebieden (plusminus 12min)
  - o Er wordt gewerkt met een simulatietool over de impact van het aantal auto's op de wachttijd

#### Informatie betreffende de prijs

- Enkel mogelijk om elektronisch te betalen (chipcard, bancontact, applicatie, online account)
- Tarief is net zoals openbaar vervoertarief vast (m.a.w. niet per km), maar is wel licht verhoogd omwille van verhoogde kwaliteit (3,5 euro t.o.v. 3,0 euro)
- Organisatoren, werkgevers, overheden, e.d. kunnen kortingscodes lanceren om gebruik van auto te verminderen en aanzetten tot gebruik openbaar vervoer of BrengFlex

#### Informatie betreffende de applicatie

- Applicatie opent met een kaart waarop huidige locatie staat aangeduid, alsook alle OV-haltes of fictieve haltes
- Selectie van vertrekhalte en eindhalte, al dan niet aanduiding van rolstoel, kinderwagen, enz.
- Files en anderen zijn nog niet inbegrepen in de functionaliteit
- Klant kan worden opgebeld via het systeem (met oog op privacy en klantvriendelijkheid)

#### **AVAN**

Algemeen: de werking stemt in grote mate overeen met de werking van de Diensten Aangepast Vervoer. De boekingen van de centrale verloopt namelijk via telefonische contactname, waarbij alle vragen worden doorgegeven aan een IT-systeem. Dit systeem wijst de rit dan toe aan een bepaalde chauffeur / voertuig. Nadien wordt er manueel nagekeken of de voorgestelde ritten door het IT-systeem haalbaar zijn en worden deze bevestigd.

Het leerlingenvervoer wordt georganiseerd met kleinere voertuigen die tijdens de daluren kunnen worden ingeschakeld voor het doelgroepenvervoer. Op deze manier realiseert AVAN efficiëntiewinsten en maakt het beter gebruik van de beschikbare vloot.

Tot slot zijn de mobiliteitscentrale van het leerlingenvervoer en het doelgroepenvervoer gecentreerd op één locatie. Dit laat toe om zeer snel oplossingen te zoeken voor problemen, zoals de beschikbaarheid van voertuigen of het combineren van ritten indien mogelijk.

## Bijlage 1c. Verslag inspiratiebezoek Helsinki

FINLAND INSPIRATION TRIP – smart mobility

18 & 19/12/2017

**Aanwezig:** Eric Sempels, Paul Van Heesvelde, Cleo De Wolf (dep. MOW)  
Stijn Vandeweyer, Christian Combes, Steven Van Noten (Deloitte)

### Terzijde:

Finse wetgeving 'Act on Transport services' gaat in op 1 juli 2018: Met deze nieuwe regelgeving wil de overheid een meer open mobiliteit- en communicatielandschap. Publieke en private aanbieders zullen o.a. verplicht worden hun data en interfaces (API) te openen en toe te laten dat hun diensten (single en season tickets) doorverkocht worden. Dit om de digitale innovatieve diensten te stimuleren. Er zal een gezamenlijk platform opgestart worden voor open data (à la NAP in België). Ook zullen er 1-dag-'toelatingen' komen voor vervoerdiensten. Daarbovenop wordt het aantal voertuigen ongelimiteerd. Meer info: <https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/the-act-on-transport-services#.WoWGQuSWxaQ>

## Maandag 18 december 2017

- Kyyti Group Oy – On demand transport

### WIE?

Bezoek aan (Tuup) Kyyti Group Oy. Ontvangst door CEO Pekka Motto en 2 andere medewerkers. Team van operationele en academische experts. Oprichter FlexDenmark werkt hier. Presentatie DMS: <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286f07c>; <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286f07d>

Website: [www.kyyti.com/english.html](http://www.kyyti.com/english.html)

### WAT?

Kyyti Group Oy ontwikkelde de applicatie Kyyti, een app voor real-time vraaggestuurd transport. Kyyti Group Oy focust zich op vraaggestuurd deur-deurvervoer met kleine voertuigen. De gebruiker betaalt Kyyti, de 'centrale' van Kyyti stuurt de vervoerders aan en betaalt ze uit (opsplitsing centrale-vervoerders). Ze maken gebruik van bestaande lokale vervoerders die vergund zijn.

De prijs voor een rit bij Kyyti is dynamisch, bij hoge vraag zal de prijs stijgen. Voor doelgroepen is er een gesubsidieerd tarief. Gebruikers kunnen kiezen tussen 3 verschillende diensten (bv. 'sociale' voertuigen, snelle voertuigen, ...) en betalen minder wanneer ze zich flexibel opstellen m.b.t. wacht- en reistijd. Gebruikers kunnen ook aangeven: ten vroegste vertrekken/ten laatste aankomen (bv. naar de luchthaven).

Voor de gebruiker gebeurt de betaling via de applicatie (met kredietkaart). Elke gebruiker heeft een account waarbij de gebruikersgeschiedenis gekend is.

In specifieke gebieden zijn de kleinere Kyyti-voertuigen een vervanger voor de meer aanbodgestuurde 12-meter-voertuigen, voor de first en last mile. Er is een ongelimiteerd aantal voertuigen ter beschikking (de

totale nood is +2400 voertuigen). Elk voertuig heeft zijn eigen kenmerken qua capaciteit en toegankelijkheid. De twee backend-systemen zijn de applicatie en de dispatch. De centrale doet o.a. aan reorganisatie van de vraag. Alles gebeurt via de servers van Google Cloud.

Kyyti is momenteel actief in 3 Finse steden (Tampere, Turku, Oulu). De stad wordt opgedeeld in verschillende (22) zones. Momenteel bestaat er nog geen Kyyti in Helsinki – er is o.a. grote weerstand van de taxisector. Elke regio heeft zo zijn eigen kenmerken, zoals bv. het OV in Turku, waarbij er speciale prijzen bestaan voor werknemers van bepaalde bedrijven. Deze hebben dan een apart gebruikersaccount.

Kyyti is een sterke partner in het 'mobility ecosystem'. Kyyti is pro samenwerking met mobiliteitsproviders, betalingsproviders, routeplanners. Ze delen dezelfde mind-set en streven dezelfde doelen na: VOOR openbaar vervoer en realiseren van BETER openbaar vervoer, mede door open data.

Momenteel ontwikkelt Kyyti een MaaS-platform, met multimodale routeplanner, integratie van tal van vervoerdiensten (zoals deelauto's, huurauto's, lokaal transport, stadstram, spoorwegmaatschappij, Kyyti, etc.) en afrekening voor de hele reis (one-stop-shop).

Visie op teloorgang vraaggestuurd pilot Kutsu+ tussen 2012-2015 – voorganger van Kyyti:

- Geen mobiele interface
- Te duur
- Maandelijkse pas/abonnement was groot obstakel voor gebruikers

Visie op Whim:

- Commercieel
- Verkoop van maandelijkse pakketten/abonnementen
- Wel samenwerking met Tuup-Kyyti
- Pure MaaS, geen operator

- HSL Helsinki Region Transport

WIE?

Bezoek aan Helsinki Region Transport (HSL), de transportautoriteit van Helsinki. Ontvangst door Tero Anttila, director of public transport.

Presentatie DMS: <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286efa3>; <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286efa4>; <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286efa5>

Website: <https://www.hsl.fi/en>

WAT?

HSL, opgericht in 2010, is de transportautoriteit voor de regio Helsinki. Ze vervoert de inwoners van Helsinki met de trein, metro, tram, bus en ferry. HSL stelt 400 werknemers tewerk. Momenteel is HSL transportautoriteit voor Helsinki en 8 omliggende gemeenten, maar dit kan in de toekomst uitbreiden tot de hele regio (14 gemeenten).

HSL is de vervoersautoriteit, maar het vervoer zelf wordt uitbesteed. De +1600 voertuigen zijn dus niet van HSL, bv. de metrostellen van de stad Helsinki, de bussen van de busoperatoren, de pendeltreinen van de vier belangrijkste gemeenten in de regio. ...

In Finland creëerde men een tussenniveau tussen de nationale overheid en lokale overheid (gemeenten). Het is een soort regio-politieke organisatie met een 'raad van bestuur'. Om de 4 jaar stelt HSL, samen met de lokale overheden en de nationale overheid, een regionaal transportplan op: het Helsinki Region Transport System Plan. In het plan zitten te behalen indicatoren. Het is op dit tussenliggend niveau dat het transportplan besproken wordt. Het volgende transportplan moet klaar zijn in 2019.

Aan de inkomstzijde:  
De kostendekkingsgraad bij HSL is 51%. De gemeenten dragen bij tot 46,5% om het 'tekort' te compenseren. Alle spoorgebonden vervoer zit in een groei.

Aan de kostenzijde:  
De operationele kosten gaan over het rollend materieel, depots, brandstoffen en energie. .. Bus is het duurste qua operationele kosten, metro goedkoopst (operationele kosten 1/3 tegenover 2/3 infrastructurele kosten) – hier geldt: hoe sneller de modus, hoe goedkoper de prijs per reiziger per kilometer. HSL heeft niet over het algemeen niet veel bezit, dit is eerder een Finse traditie.

Investerings:

In 2017 investeerde HSL 22,6 miljoen euro in de reorganisatie van het ticket- en informatiesysteem. Gemeenten investeren ook, bv. in spoorlijnen. Soms zijn er wel discussies tussen gemeenten – bv. over de kosten van nieuw station in een bepaalde gemeente voor reizigers die naar Helsinki reizen, of P+R-parking voor reizigers naar Helsinki in andere gemeente. HSL treedt hier op als facilitator.

Daarnaast zijn er nog nationale subsidies. Dit wordt per geval bekeken; soms geen, soms tot 30% nationale subsidies voor investeringen.

Eén HSL-ticket is geldig voor alle modi. 30% van de reizigers doet ten minste 1 overstap/transfer. Voor de spoorgebonden systemen zijn er 'counters', voor de bussen zijn er ticketmachines (verschillende systemen).

HSL zet de eerste stappen richting MaaS. MaaS-platformen zitten al in verschillende steden, telkens met een andere aanpak.

HSL stelt zich echter enkele vragen bij de opkomst van de nieuwe mobiliteitsdiensten, o.a. bij het doel om autobezit te minderen. Willen MaaS-aanbieders aanvullend zijn op het openbaar vervoer, of willen ze diensten aanbieden die de auto vervangen? HSL deed zelf onderzoek naar gebruikers met het meeste potentieel. Hun resultaat: potentiële MaaS-gebruikers zijn alleenstaanden in de stad en ov-gebruikers die momenteel geen auto bezitten. Voor HSL zijn MaaS-aanbieders geïnteresseerd in winst en niet in duurzaam transport. Ze vragen zich ook af of zo'n platformen weldegelijk ecologischer zijn. Met Uber en autodelen bv. zijn er in New York al spontane files ontstaan op bepaalde hot-spots.

MaaS Global is de aanwezige MaaS-aanbieder in Helsinki: hier zitten veel investeerders achter. MaaS Global biedt een mobiliteitspakket aan, een soort abonnement waardoor ze de prijs naar beneden kunnen duwen. Hun marketing is agressief en in de praktijk koopt MaaS Global een enkel ticket van een vervoersmaatschappij en verkopen ze het door als een seizoensticket/abonnement.

Met de nieuwe wetgeving dwingt de Finse overheid HSL om zijn interfaces te openen zodat de MaaS-spelers ook HSL kunnen integreren. HSL is bang om klanten te verliezen, ze wil de touwtjes in handen houden en niet gedirigeerd worden.

Fietsen:

- De laatste 5-6 jaar werd er massaal geïnvesteerd in fietspaden in Helsinki. Daarenboven laat HSL fietsen toe op metro/tram/trein.
- In Helsinki zijn er +1000 deelfietsen geplaatst, waar HSL aan meewerkte.

- **Forum Virium Helsinki**

Bezoek aan Forum Virium Helsinki, een innovatief bedrijf dat digitale diensten ontwikkelt. Ontvangst door Sami Sahala.

Website: <https://forumvirium.fi/en/>

#### WIE?

Forum Virium Helsinki (FV), opgericht in 2005, is een in-house innovatiedienst van de Stad Helsinki (te vergelijken met DigiPolis). Ze ontwikkelt nieuwe digitale diensten en living labs i.s.m. andere organisaties. Hun doel is de ontwikkeling van betere stadsdienstverlening. Een kernactiviteit van FV is 'to enable' MaaS-platformen. FV ontvangt ±1 miljoen € subsidies.

#### WAT?

Ruimtelijke ordening, mobiliteit en knelpunten op schiereiland Helsinki:

- Goede luchtkwaliteit o.a. door de zee
- Slechts enkele invalswegen om tot in centrum te geraken (omwille van schiereiland)
- Geen ruimte meer voor nieuwe infrastructuur - brownfieldgebieden worden ontwikkeld
- Grote passagiershavens

#### Innovaties:

- Autonome voertuigen:  
Finland is het enige land waar een autonoom voertuig toegelaten is op de openbare weg zonder persoon in het voertuig. Nu wetgeving er is, moet er nagedacht worden over de infrastructuur, hoe deze voertuigen het best ingezet worden, voor welk doel, etc.  
De nu bestaande autonome voertuigen zijn traag, ze functioneren zoals horizontale liften. Sommige startups werken al met deze autonome voertuigen.
- MaaS-platformen:
  - o Alles kan MaaS zijn.
  - o Nieuw soort verkoopkanaal - MaaS-operator is uw 'reisagent' die u diensten levert.
  - o Noodzakelijke bouwstenen voor MaaS:
    - Transportaanbieders/operatoren
    - Toegang tot open data en de API, maar ook tot de verkoop
    - Backoffice componenten: grote en kleine spelers
    - Aankoopgroepering: in bulk aankopen van tickets waardoor korting (aggregator)
    - Extra bouwstenen nodig voor MaaS in landelijke gebieden: voldoende transportoperatoren + steden moeten landelijke gebieden helpen om OV te organiseren
  - o Oprichten van MaaS-allianties: een onafhankelijke alliantie die steden, gemeenten en bedrijven verenigt die aan MaaS aan het werken zijn en die op elkaar laat afstemmen.

IoT-platform - samenwerking met lokale overheden: meer bottom-up.

- Europese call met Antwerpen
- Ook project met Gent over zelfbesturende auto's.
- Quick trials
  - o Just covering the demonstration piloting costs
  - o Agile piloting

Manieren om gedragsverandering te bekomen en autobezit te minderen:

- Zachte maatregelen; gedragsveranderingen door het geven van incentives  
Voorbeeld van incentive: mobiliteitsbudget of MaaS-abonnement geven (i.p.v. een bedrijfswagen). Er is al geëxperimenteerd in kleinere steden (in België bv. Touring in Gent). Werkgevers zouden financiële incentives kunnen geven aan werknemers. Voorwaarde: meer en kwalitatief OV-aanbod.
- Informatie/data ter beschikking stellen – geen statische data maar real-time data
- ...

Bijkomende opmerkingen:

- ➔ Mensen moeten zelf de beslissing nemen geen auto meer te bezitten, i.p.v. dat wetgeving hen verbiedt.
- ➔ Doel: mensen overhalen om ander vervoer te nemen vanaf de voordeur – P+R's niet altijd efficiënt want mensen zitten al in auto.

Visie op teloorgang Kutsu+:

- 1<sup>e</sup> generatie vraaggestuurd transport: pilootproject
- Kutsu+ maakte geen winst, maar stond break-even
- Niet de hele regio deed mee
- Er waren investeringen nodig om het werkingsgebied te vergroten, maar de gemeenten wilden niet investeren.
- Vast aantal voertuigen i.p.v. flexibel aantal

Na Kutsu+ ontstond er een 2<sup>e</sup> generatie vraaggestuurd transport zoals Kyyti, Volkswagen, e.a. Het grootste verschil met Kutsu+: meer flexibiliteit.

## Dinsdag 19 december 2017

- MaaS Global

WIE?

Bezoek aan MaaS Global, het bedrijf achter de MaaS-applicatie Whim. Ontvangst door CEO en medeoprichter Kaj Pyyhtiä en Ralph de Jong, launch manager van de Benelux.

Presentatie DMS: <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286f1f5>

Website: <https://maas.global/>

WAT?

MaaS staat voor Mobility as a Service maar kan verschillende zaken inhouden. Het MaaS-concept is 10 jaar geleden ontstaan wanneer men ondervond dat het autogebaseerde vervoersysteem niet werkt.

Mobiliteit is 's werelds tweede grootste markt. Maandelijks spenderen we € 300 aan mobiliteit, waarvan € 240 aan privaat wagenbezit. Maar, we gebruiken onze wagen slechts 4% van onze tijd. Door deze vaststelling is Mobility as a Service (MaaS) uitgevonden.

MaaS Global is een B2C-bedrijf. Het bundelt alle mobiliteitsdiensten tot een waardevol mobiliteitspakket. De Whim-applicatie integreert een gebundeld mobiliteitspakket, een routeplanner, de betaling, service promise (de zekerheid dat je bediend wordt) en de gebruikservaring.

Consumenten kopen een maandelijks pakket van bv. € 299 waarmee ze hun mobiliteit kunnen organiseren. Het is een soort abonnement (te vergelijken met een Netflix-abonnement of met een gsm-abonnement waarbij je kan sms'en, bellen en data verbruiken). In dit mobiliteitspakket zit bv. onbeperkt gebruik van het

**Departement MOW | Evaluatie proefregio's basisbereikbaarheid - bijlagen**

OV, onbeperkt gebruik van fietsdelen, 5 taxiriten (radius van 5km), 5 autodeelritten. Er is een goed begrip nodig van wat de klant juist nodig heeft, en de klant kan beloond worden voor goed gedrag.

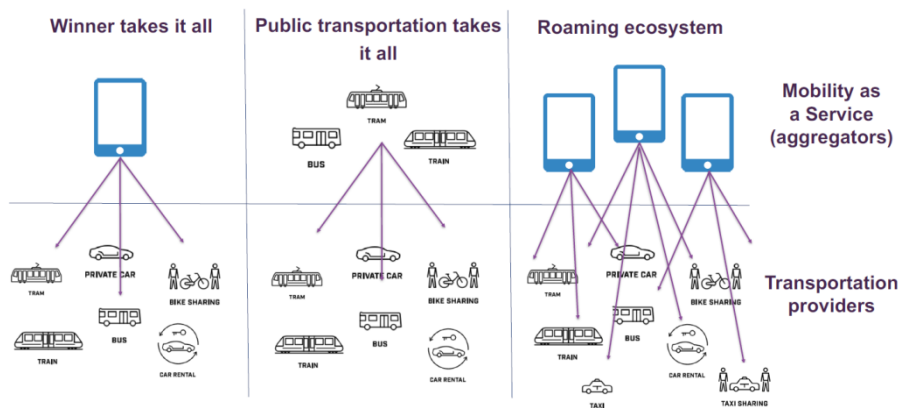
Er zullen altijd momenten zijn dat MaaS-gebruikers onverwachts een auto nodig hebben, bv. wanneer je kind dringend naar het ziekenhuis moet. Echter, MaaS Global stelt dat het hun verantwoordelijkheid is je te garanderen dat je vervoer hebt.

Het doel is dat mensen afstappen van autobezit, en kiezen voor autogebruik en de ervaring. Op deze manier kunnen mensen zelfs een ritje maken met een luxeauto waarvan ze altijd droomden. De introductie van de app Whim in Helsinki heeft een daling van het aantal ritten met een privéwagen (onder de Whim gebruikers) teweeg gebracht van 40% naar 20% en een stijging van het OV-ritten van 48% naar 74%.

De ontwikkeling van MaaS in Finland gebeurt zonder enige vorm van subsidie of steun van de overheid. In Finland weigert de overheid zelfs MaaS te steunen, om monopolievorming te voorkomen (waardoor geen verdere ontwikkeling zou plaatsvinden). Daarom deze boodschap van MaaS Global aan alle overheden: "investeer in openbaar vervoer, niet in MaaS".

Voor de ontwikkeling van MaaS in een bepaalde regio/land zijn er verschillende noodzakelijke bouwstenen nodig waaronder vervoeraanbieders, open data, etc. Maar de Finse wetgeving ('Act on Transport services') verandert (zie eerder): taxi, OV en communicatie komen in één kader.

Er zijn drie soorten marktevoluties voor MaaS mogelijk:



1. Winner takes it all (bv. Uber, Google)  
MaaS Global biedt zijn data aan om andere diensten te verbeteren
2. Public transport takes it all  
De meeste steden denken op deze manier. Het is onmogelijk altijd en overal het openbaar vervoer te gebruiken, soms heeft men een auto nodig.
3. Roaming ecosystem  
Vervoeraanbieders en MaaS-operatoren die een combo van vervoer verkoopt.  
Maas Global is neutrale operator.

Whim wil starten met 15 nieuwe locaties in 2018 en wil tegen 2019-2020 in heel de wereld voet aan de grond krijgen.

- Strafica

WIE?

Bezoek aan Strafica, een transportmodellerbedrijf. Ontvangst door de CEO Markku Kivari en medewerker Tomi Laine.

Presentatie DMS: <http://kim-dms.vlaanderen.be:8080/dco/drl/objectId/090128d88286f1f6>

Website: <http://www.strafica.fi/?lang=en>

WAT?

Strafica ontwikkelde het verkeersmodel Brutus voor vraaggestuurd transport. Het model simuleert individuele multimodale verplaatsingen, op basis van travel diary surveys. Voorbeeld: berekening potentieel fietsbrug in Utrecht.

Het Brutusmodel start met een inschatting van de vraag, doet iteraties en komt met de beste oplossing voor een bepaalde case.

Het doel is het inzetten van juiste vervoermiddelen op de juiste plaats voor het invullen van de vraag. Op deze manier zijn op sommige plaatsen 12-meter-bussen vervangen door kleinere busjes.

Voorwaarde is een goede basis: DATA

- Voldoende data onder de vorm van surveys
- Volledige data: moet aan bepaalde voorwaarden voldoen

--> Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen?

- **Belangrijkste conclusies**

Kyyti sluit dicht aan bij de ideeën die binnen het departement MOW bestaan rond vervoer op maat. In een volgend stadium streven zij naar volledige integratie van alle vervoersmodi incl. planning, reservering en betaling.

HSL is een regionale vervoersautoriteit die bestuurd wordt door gemeenten die zetelen in een "vervoerregio". Verschil met Vlaanderen is:

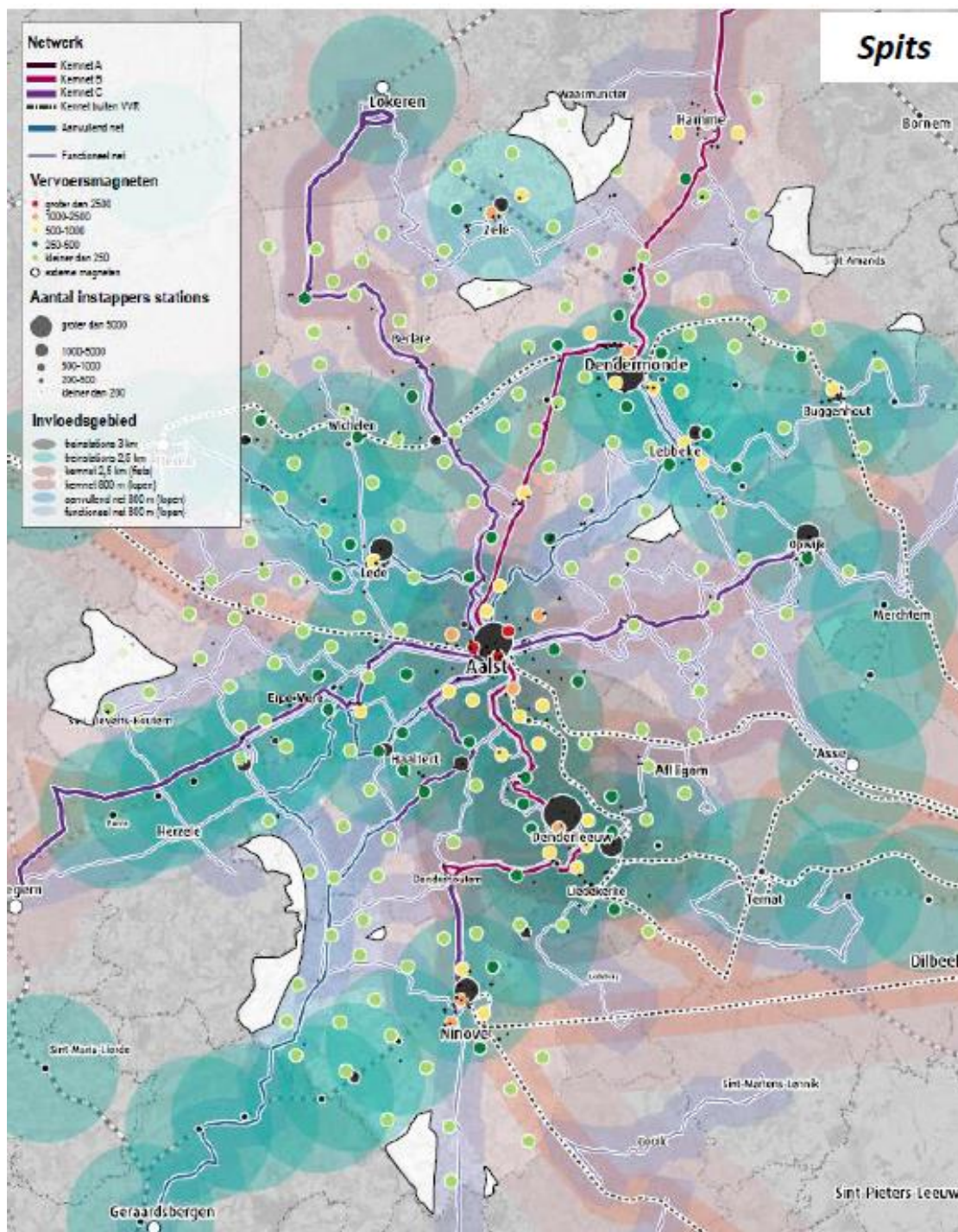
- alle transportmodi- en netten in Helsinki zijn in handen van één maatschappij.
- een vervoersautoriteit als zodanig bestaat momenteel niet in Vlaanderen

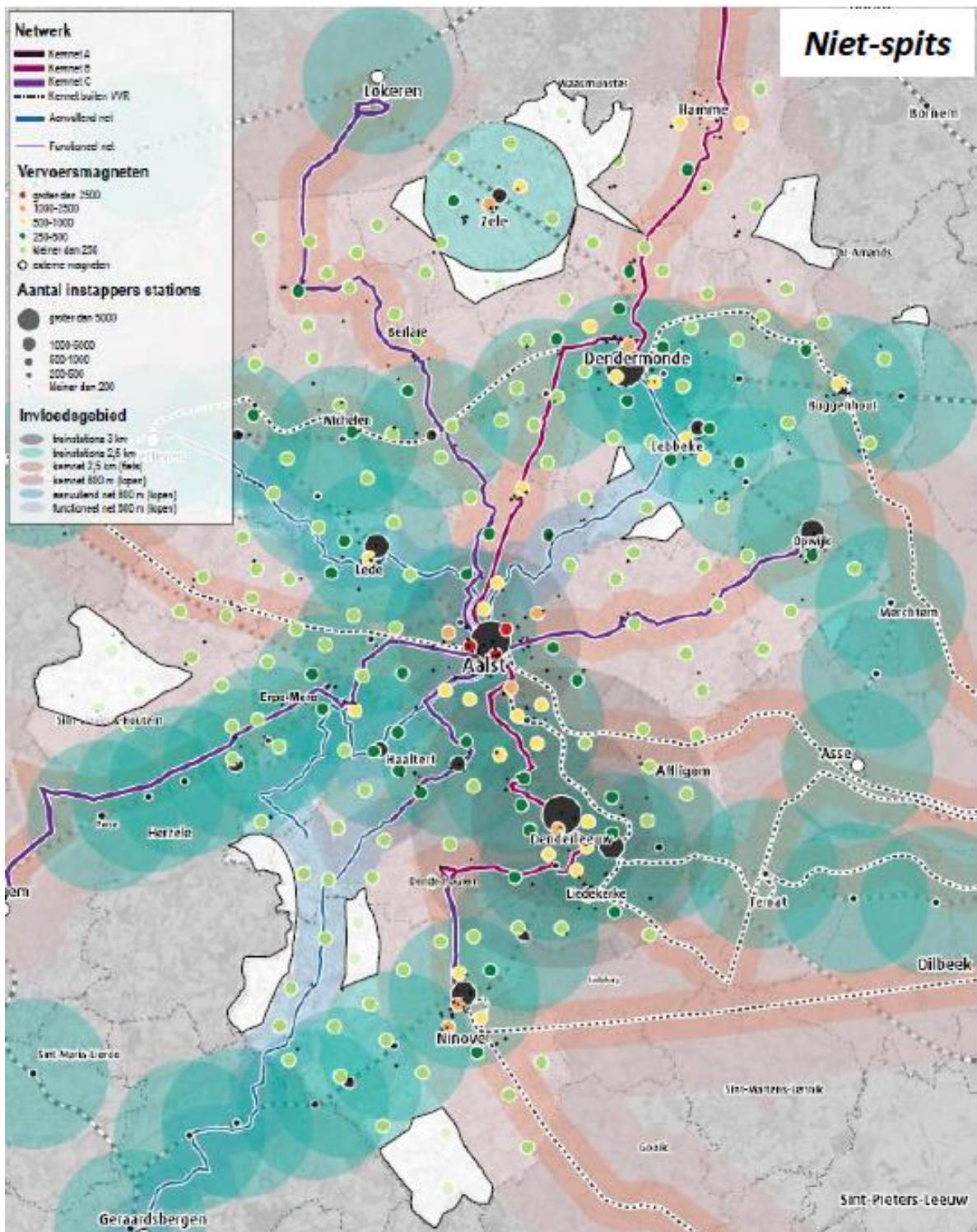
MaaS Global is een pure makelaar/doorverkoper. Hun businessmodel: in bulk aankopen van OV-tickets en andere vervoersmiddelen en deze doorverkopen onder de vorm van een abonnement. Zij vinden dat de enige taak van de overheid is goed OV aanbieden. Gevolg: MaaS haalt winst uit investeringen van overheid in OV.

Brutusmodel is interessant model om over te nemen voor invulling 'vervoer op maat', indien Vlaamse data voldoen.



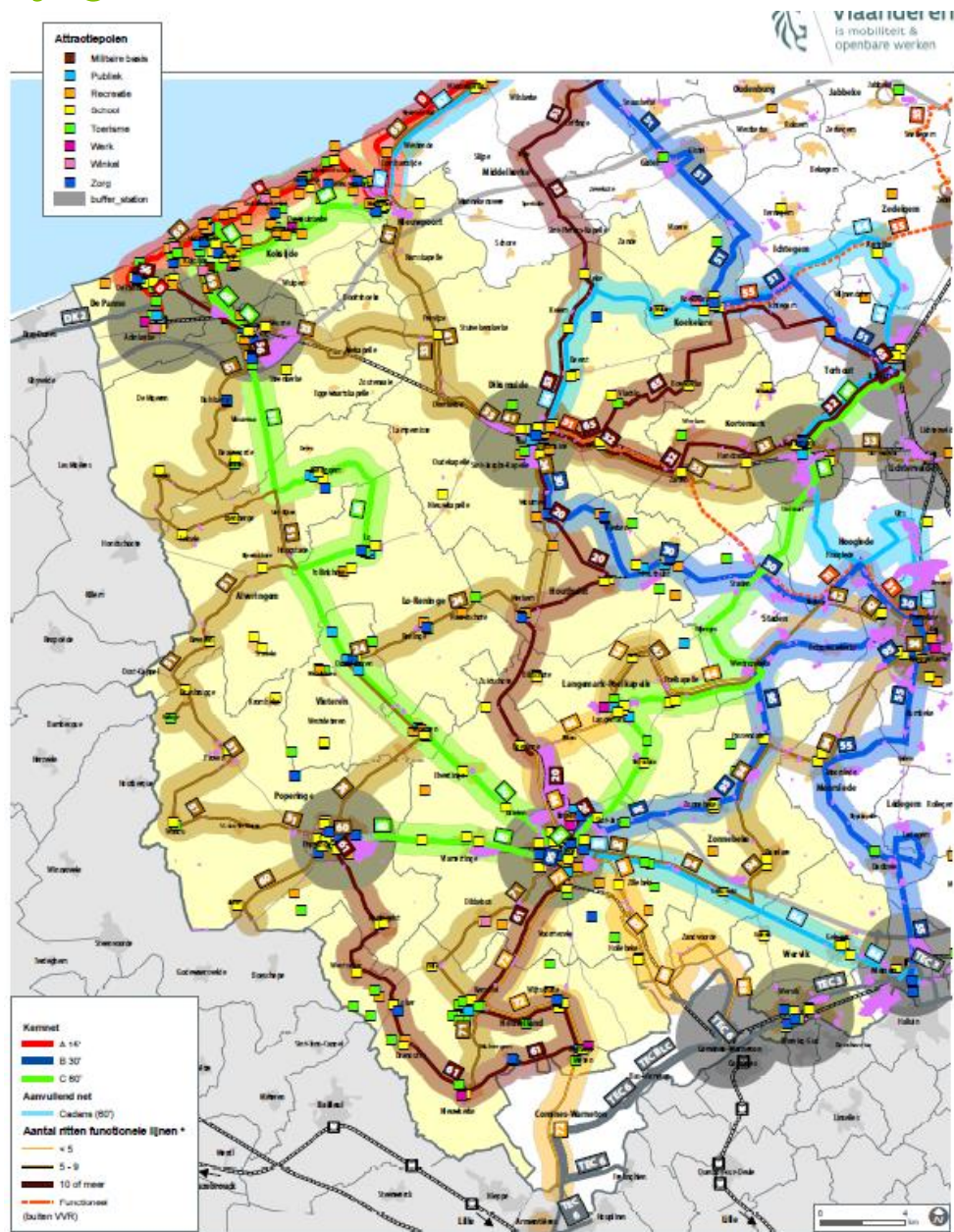
## Bijlage 2a. Basisbereikbaarheid kaart Aalst







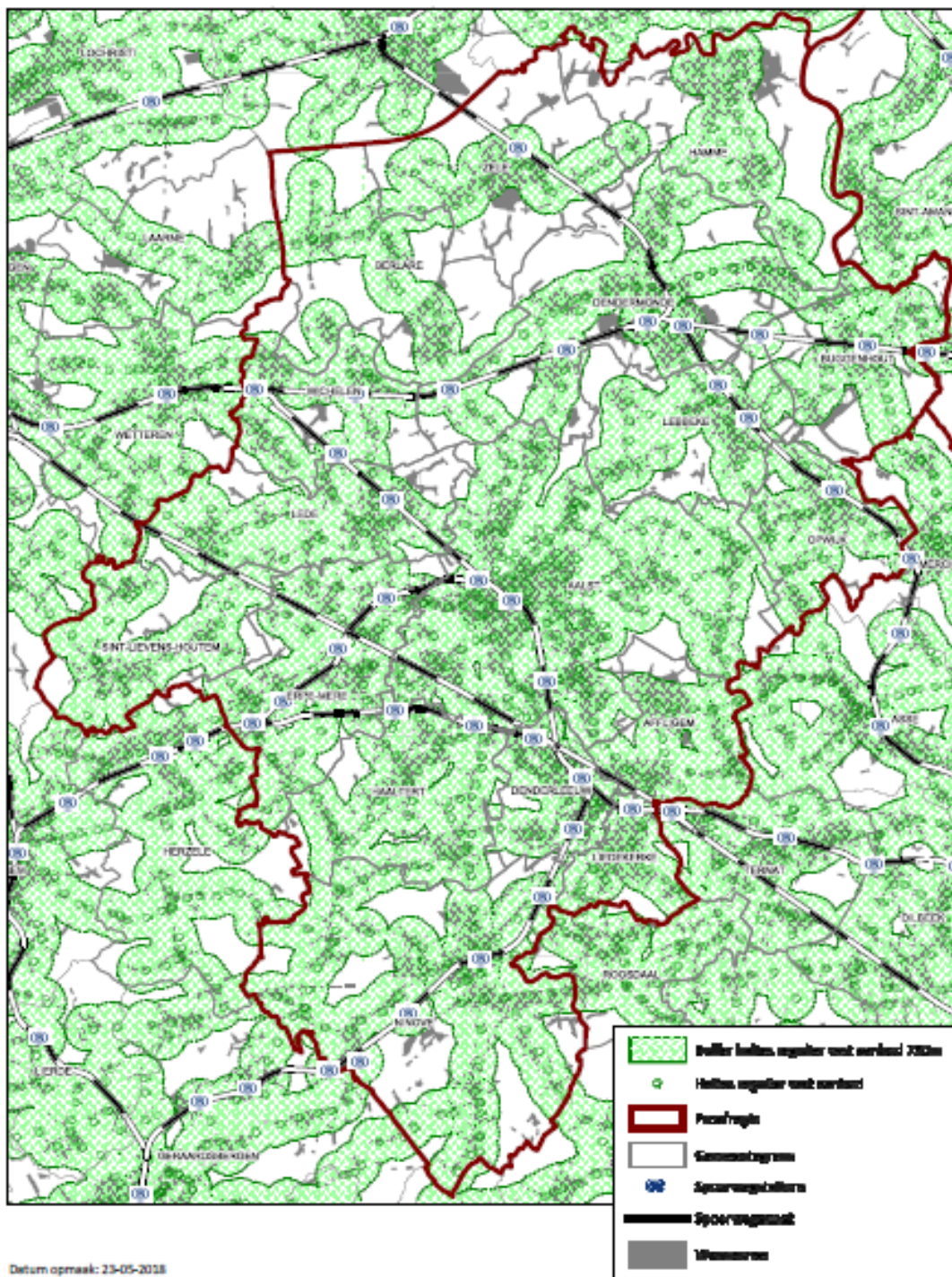
## Bijlage 2c. Basisbereikbaarheid kaart Westhoek



## Bijlage 3a. Basismobiliteit kaart Aalst

### AFDEKKINGSKAART REGULIER VAST AANBOD PROEFREGIO AALST

Afdekking regulier vast aanbod schooldag - afstandsnorm basismobiliteit 750 m  
Inclusief functionele bediening, exclusief belbusbediening.

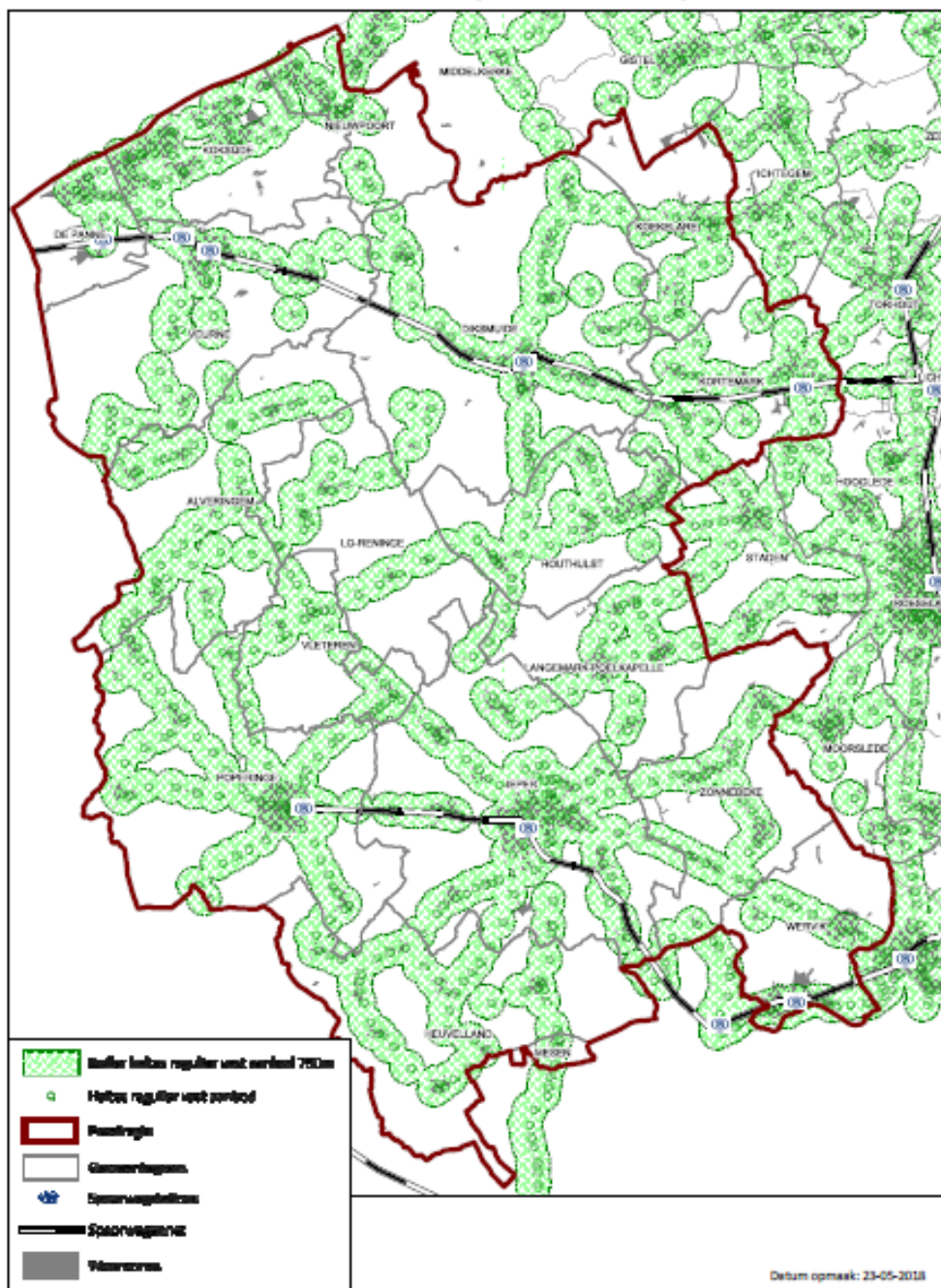




## Bijlage 3c. Basismobiliteit kaart Westhoek

### AFDEKKINGSKAART REGULIER VAST AANBOD PROEFREGIO WESTHOEK

Afdekking regulier vast aanbod schooldag - afstandsnorm basismobiliteit 750 m  
Inclusief functionele bediening, exclusief belbusbediening.



## Bijlage 4. Toelichting bereikbaarheidsindicator

### OV Bereikbaarheidsindex

De OV-bereikbaarheidsindex berekent de relatieve toe- of afname van de reissnelheid, gewogen naar de relatieve reizigerswinst. De index is hierbij zowel afhankelijk van de gewogen reissnelheid ( $v$ ), als van de toe/afname van het aantal reizigers ( $R$ ) naar de vervoerregio. De reissnelheid ( $v$ ) van de verplaatsingen houdt rekening met het aantal verplaatsingen dat op die herkomst-bestemming-relatie (HB-relatie) plaatsvindt. Er wordt niet alleen rekening gehouden met de afstand en tijd van de verplaatsing, maar dit wordt ook gewogen met het aantal personen dat deze verplaatsing aflegt.

De index is afhankelijk van de gewogen reissnelheid ( $v$ ), als van de toe/afname van het aantal reizigers ( $R$ ) naar de vervoerregio. De onderstaande formule wordt hierbij gebruikt:

$$BBI_{OV} = \frac{v_{scen}}{v_{ref}} * \frac{R_{scen}}{R_{ref}} * 100$$

De reissnelheid wordt hierbij berekend door de afstand te delen door de tijd, gewogen naar het aantal reizigers op deze verbinding. De data voor de berekening van de indicator wordt onttrokken van de dienstregeling (dus niet reële reisdata), die evenwel werkt met spits en dal rittijden. Op deze manier wordt structurele congestie op bepaalde assen in rekening gebracht. Bijkomende vertragingen (vb. ten gevolge van ongeval, brand, vakantiefiles, e.d.) worden niet meegenomen bij de berekening van de reissnelheid.

Bovendien wordt bij de berekening van zowel de huidige als het toekomstige scenario gewerkt met deze theoretische rittijden, zodat er met dezelfde datastromen wordt gewerkt. Het vergelijken van theoretische rittijden in het toekomstige scenario met reële rittijden in het huidige model kan namelijk leiden tot verkeerde conclusies.

Indien men een grote doorstromingsmaatregel moet evalueren, wordt er nu in de verkeersmodellen nagegaan wat de reële structurele vertragingen zijn bij de GPS-data, en deze als referentie gebruikt in de verkeersmodellen. Gezien de fluctuaties en ad hoc oplossingen, kan dit niet structureel meegenomen worden in de analyse en bijgevolg de index.

Bij de index wordt 100 als de referentiewaarde gesteld. Wanneer de index hoger is dan 100 spreekt men over een verbetering; wanneer deze lager is dan 100 treedt er een verslechtering op.

Belangrijk om te duiden is om deze indicator te staven met andere indicatoren zoals in de evaluatienota opgenomen. De OV-Bereikbaarheidsindex kan namelijk positief beïnvloed worden door een significante stijging in reissnelheid, terwijl het aantal reizigers afneemt.



## Bijlage 5. Indeling van de 15 vervoerregio's

Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoerregio's.

1. **Vervoerregio Aalst** bestaat uit de gemeenten Aalst, Berlare, Denderleeuw, Dendermonde, Erpe-Mere, Haaltert, Hamme, Lebbeke, Lede, Ninove, Wichelen
2. **Vervoerregio Antwerpen** bestaat uit de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Beveren, Boechout, Boom, Borsbeek, Brasschaat, Brecht, Edegem, Essen, Hemiksem, Hove, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Lier, Lint, Malle, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zoersel, Zwijndrecht
3. **Vervoerregio Brugge** bestaat uit de gemeenten Beernem, Blankenberge, Brugge, Damme, Jabbeke, Knokke, Heist, Oostkamp, Zedelgem, Zuienkerke
4. **Vervoerregio Gent** bestaat uit de gemeenten Aalter, Assenede, De Pinte, Deinze, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Maldegem, Melle, Merelbeke, Nazareth, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Wetteren, Zelzate, Zulte
5. **Vervoerregio Kempen** bestaat uit de gemeenten Arendonk, Baarle-Hertog, Balen, Beerse, Dessel, Geel, Grobbendonk, Herentals, Herenthout, Herselt, Hoogstraten, Hulshout, Kasterlee, Laakdal, Lille, Meerhout, Merksplas, Mol, Nijlen, Olen, Oud-Turnhout, Ravels, Retie, Rijkevorsel, Turnhout, Vorselaar, Vosselaar, Westerlo
6. **Vervoerregio Kortrijk** bestaat uit de gemeenten Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Lendelede, Menen, Spiere-Helkijn, Waregem, Wervik, Wevelgem, Zwevegem
7. **Vervoerregio Leuven** bestaat uit de gemeenten Aarschot, Begijnendijk, Bekkevoort, Bertem, Bierbeek, Boutersem, Diest, Geetbets, Glabbeek, Haacht, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenaeken, Kortenberg, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tielt-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw
8. **Vervoerregio Limburg** bestaat uit de gemeenten Alken, As, Beringen, Bilzen, Bocholt, Borgloon, Bree, Diepenbeek, Dilsen-Stokkem, Genk, Gingelom, Halen, Ham, Hamont-Achel, Hasselt, Hechtel-Eksel, Heers, Herk-De-Stad, Herstappe, Heusden-Zolder, Hoeselt, Houthalen-Helchteren, Kinrooi, Kortesseem, Lanaken, Leopoldsburg, Lommel, Lummen, Maaseik, Maasmechelen, Nieuwerkerken, Oudsbergen, Peer, Pelt, Riemst, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren, Voeren, Wellen, Zonhoven, Zutendaal
9. **Vervoerregio Mechelen** bestaat uit de gemeenten Berlaar, Bonheiden, Boortmeerbeek, Bornem, Duffel, Heist-Op-Den-Berg, Kapelle-Op-Den-Bos, Mechelen, Putte, Puurs, Sint-Amands, Sint-Katelijne-Waver, Willebroek
10. **Vervoerregio Oostende** bestaat uit de gemeenten Bredene, De Haan, Gistel, Ichtegem, Koksijde, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostende, Oudenburg
11. **Vervoerregio Roeselare** bestaat uit de gemeenten Ardoie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wielsbeke, Wingene
12. **Vervoerregio Vlaamse Ardennen** bestaat uit de gemeenten Brakel, Geraardsbergen, Herzele, Horebeke, Kluisbergen, Kruisem, Lierde, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Ronse, Sint-Lievens-Houtem, Wortegem-Petegem, Zottegem, Zwalm
13. **Vervoerregio Vlaamse Rand** bestaat uit de gemeenten Affligem, Asse, Beersel, Bever, Buggenhout, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Grimbergen, Halle, Herne, Kampenhout, Kraainem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Pepingen, Roosdaal, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Zemst

14. **Vervoerregio Waasland** bestaat uit de gemeenten Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster, Zele
15. **Vervoerregio Westhoek** bestaat uit de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren, Zonnebeke