

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net

Samenvatting

Door middel van het voorliggende besluit wordt er uitvoering gegeven aan artikel 32, §2, vijfde lid en zevende lid, §3, vierde lid en achtste lid, artikel 44, tweede lid en artikel 47, §1, tweede lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

Met het voorliggende ontwerp van besluit worden de nadere regels vastgesteld tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en aanvullend net.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op het beleidsveld gemeenschappelijk vervoer, vermeld in artikel 6, §1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Dit ontwerp van besluit is aangepast aan het Taal- en Wetgevingstechnisch advies 2020/188 van 11 juni 2020.

De Inspectie van Financiën heeft een positief advies gegeven op 1 juli 2020.

2. INHOUD

ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 32, §2, vijfde lid en zevende lid, §3, vierde lid en achtste lid, artikel 44, tweede lid en artikel 47, §1, tweede lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

Met het voorliggende ontwerp van besluit worden de nadere regels vastgesteld tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en aanvullend net.

Op basis van deze regels wordt een ontwerp van kernnet opgemaakt dat voor advies wordt voorgelegd aan de vervoerregioraad, waarna de Vlaamse Regering finaal het kernnet gaat vaststellen (artikel 8, tweede lid, 3° en artikel 32, §2, vijfde lid van het decreet Basisbereikbaarheid).

De vervoerregioraad zal het aanvullend net bepalen aan de hand van de in dit besluit bepaalde minimale kwaliteitseisen (artikel 8, tweede lid, 3° en artikel 32, §3, vijfde lid van het decreet Basisbereikbaarheid).

De VVM De Lijn is momenteel aangeduid als interne exploitant voor het kernnet en het aanvullend net. Het regulier aanbod van deze beide netten zal aangevuld worden door een flexibel en vraaggestuurd vervoer op maat.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1.

Dit artikel bevat definities en spreekt voor zich.

Artikel 2.

De vervoersvraag is de meest bepalende factor bij het vormgeven van kern- en aanvullend net en zal tevens een determinerende rol spelen bij het bepalen van de kwaliteit van de verschillende verbindingen. De vervoersvraag zal met name een belangrijk uitgangspunt vormen in de keuze of een verbinding al dan niet deel zal uitmaken van het kernnet of het aanvullend net.. De vervoersvraag is een minimale drempel om een verbinding te voorzien binnen het kernnet en het aanvullend net. Omgekeerd geldt dit niet, het is niet dat elke vervoersvraag boven deze drempel een verbinding moet krijgen in het kernnet of het aanvullend net. Onder meer het budgettair kader is een belangrijke bepalende factor.

Artikel 3.

Dit artikel geeft aan dat door middel van de berekening van het intrinsiek potentieel, dat hierbij dienst doet als een indicator voor de vervoersvraag, een extrastedelijke verbinding toebedeeld kan worden aan het kernnet of desgevallend aan het aanvullend net.

Dit intrinsiek potentieel wordt berekend aan de hand van een wiskundige formule. Het intrinsiek potentieel houdt rekening met volgende aspecten:

1. Is de som van de vervoersstromen naar bediende kernen en attractiepolen groot genoeg?
2. Is de omrijfactor laag genoeg om aantrekkelijk te zijn?
3. Zijn de gevraagde verplaatsingen over een voldoende lange afstand om concurrentie met trage weggebruikers minimaal te houden?

Aan de basis ligt dus niet het aantal inwoners in een kern of het aantal bezoekers van een attractiepool of het aantal werknemers in een bedrijvzone, maar wel de effectieve verplaatsingen die mensen naar en tussen deze bestemmingen maken.

Het hanteren van de gewogen vervoersvraag of met andere woorden het intrinsiek potentieel leidt tot een kernnetverbinding die op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet. Op regionale schaal bedient het

kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Het lagere intrinsiek potentieel en het ontsluitende karakter van het aanvullend net resulteert in verbindingen vanuit kleinere kernen en/of attractiepolen en in ontsluitende lijnen.

Voor de berekening van het intrinsiek potentieel wordt gebruik gemaakt van de verplaatsingsmatrices zoals opgenomen in de Vlaamse Provinciale Verkeersmodellen. Deze worden beheerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De verplaatsingen tussen deelgemeentes worden geaggregeerd op dagbasis.

Artikel 4.

Dit artikel hanteert een andere benadering dan het intrinsiek potentieel (gezien deze gebaseerd is op verplaatsingen op deelgemeenteniveau) voor het toewijzen van een intrastedelijke verbinding aan het kernnet dan wel het aanvullend net. Voor de bepaling van het potentieel van een intrastedelijke verbinding wordt potentieelonderzoek verricht. Hiervoor kunnen verschillende onderzoeksmethodes gehanteerd worden: inzet van verkeersmodellen, analyse van herkomst-bestemmingen, analyse van het effectieve gebruik van bestaande verbindingen en dergelijke meer.

Binnen de centrumsteden kan dit resulteren in intrastedelijke kernnetlijnen of lijnen binnen het aanvullend net. Dit wordt verder beschreven in artikel 5, tweede lid. Voor de andere steden kan dit enkel resulteren in lijnen in het aanvullend net.

Artikel 5.

Het kernnet geeft invulling aan de hoge vervoersvraag en zorgt voor een vlotte verbinding naar kernen en attractiepolen. Om deze reden wordt een minimum drempel gesteld naar intrinsiek potentieel en mag de omrijfactor niet hoger zijn dan 1,3.

Intrastedelijke verbindingen in centrumsteden moeten steeds structurerend zijn en zijn niet ontsluitend om te behoren tot het kernnet. Deze lijnen behoren tot het kernnet wanneer ze invulling geven aan de belangrijkste vervoersstromen en mee de hoofdstructuur van een stedelijk netwerk vormen. Lijnen die behoren tot het kernnet zijn niet ontsluitend, ze zetten dus niet in op een fijnmazige bediening.

Tramlijnen worden ingezet om een antwoord te bieden op een hoge vervoersvraag en vormen mee de hoofdstructuur van het netwerk. Tramlijnen behoren steeds tot het kernnet.

Artikel 6.

Dit artikel stelt dat er drie kwaliteitsniveaus voorzien worden binnen het kernnet. Deze niveaus worden beschreven in artikel 9.

Een bepaald bedieningsniveau hoeft niet noodzakelijk met één kernnetlijn ingevuld te worden. Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Waar het intrinsiek potentieel in een bepaalde corridor een frequentie vereist van 2 ritten per uur (B-bediening) kan dit aanbod ook gerealiseerd worden met twee kernnetlijnen die elk voorzien in een bediening van 1 rit per uur, mits er een goede cadans wordt voorzien.

Met een type kalenderdag wordt bedoeld: de typedag binnen een jaarkalender met afgebakende periodes, zoals maar niet beperkt tot schoolvakanties en examenperiodes.

Artikel 7.

Dit artikel beschrijft de minimale drempel van het intrinsiek potentieel om een bedieningsniveau te voorzien voor extrastedelijke verbindingen in het kernnet. Vanaf die drempel wordt er gestreefd om een bepaald bedieningsniveau (A, B of C) te voorzien. Het is dus niet dat bij een IP van 4.500 automatisch een B-bediening zal ingelegd worden. In functie van onder andere budget kan geopteerd worden om een C-bediening te voorzien.

Intrastedelijke kernnetlijnen kennen twee bedieningsniveaus.

Artikel 8.

Dit artikel stelt dat het te hanteren kwaliteitsniveau A of B – zoals ingevuld door artikel 9 – wordt bepaald aan de hand van de vereiste capaciteit in functie van het aantal gebruikers. Het intrinsiek potentieel kan immers niet berekend worden voor lijnen die grote verplaatsingsstromen binnen dezelfde deelgemeente bedienen, aangezien deze methodiek kijkt naar de stromen tussen deelgemeentes. Hierdoor biedt dit geen juist beeld van de grootte van de stromen die bediend dienen te worden in de steden. Deze worden dan ook door andere potentieelonderzoeken toegewezen aan het juiste kwaliteitsniveau (A of B).

Artikel 9.

De vooropgestelde kwaliteitsniveaus bepalen steeds de minimumnormering. Deze worden waar nodig in functie van de vervoersvraag verhoogd.

Artikel 10.

De eerste doelstelling van basisbereikbaarheid is het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. Het is daarom de opdracht van de exploitant om het kernnet te evalueren en het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag. De exploitant neemt pas na advies van de vervoerregioraad een onderbouwde beslissing.

Artikel 11.

Dit artikel maakt binnen het aanvullend net een onderscheid tussen cadanslijnen en functionele lijnen. Om een extrastedelijke gecadanseerde bediening te voorzien, dient het intrinsiek potentieel minimum 1000 te bedragen.

Een intrastedelijke gecadanseerde verbinding die ontsluitend of niet-structurerend is behoort tot het aanvullend net. Of deze verbinding voorzien kan worden hangt eveneens af van het potentieelonderzoek zoals beschreven in artikel 4.

Functionele lijnen kunnen voorzien worden waar er systematisch, op beperkte tijdstippen van de dag een voldoende hoge vervoersvraag aanwezig is. Het betreft voornamelijk woon-werk en woon-schoolvervoer (spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen).

Artikel 12.

Dit artikel stelt dat de amplitude wordt vastgesteld in functie van de vervoersvraag en dat op week- en zaterdag er een minimale frequentie geboden moet worden van 1 rit per uur per richting. Op zon en feestdagen vervalt deze frequentievereiste.

Artikel 13.

Het is de vervoerregioraad die het aanvullend net zal bepalen. De vervoerregioraad dient daarbij rekening te houden met de eisen, vermeld in artikel 11 en 12.

Artikel 14.

De eerste doelstelling van basisbereikbaarheid is het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. Het is daarom de opdracht van de exploitant om het aanvullend net te evalueren en het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag. De exploitant doet hiervoor de nodige voorstellen en zal in consensus met de vervoerregioraad deze maatregelen uitvoeren. Bij het in eerste instantie uitblijven van een consensus is het aan de vervoerregioraad om een alternatief voorstel te formuleren om het aanbod op economische verantwoorde wijze bij sturen.

Artikel 15.

Dit artikel bepaalt de minimale afstand tussen 2 haltes. Een te korte afstand tussen haltes is immers nadelig voor een vlot openbaar vervoer. Bij voorkeur liggen haltes op een grotere afstand.

Artikel 16.

Dit artikel heeft aandacht voor het belang van voldoende capaciteit van de ingezette voertuigen. Voldoende capaciteit is immers belangrijk voor het tevredenheidsgevoel van de reiziger die hierdoor sneller zal beslissen om zijn verplaatsing met het openbaar vervoer uit te voeren in plaats van met de wagen.

Artikel 17.

Dit artikel richt zich in eerste instantie naar de wegbeheerder en legt hem op om gepaste doorstromingsmaatregelen te nemen. Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beoogt de doelstelling, vermeld in artikel 4, 8° van het Decreet basisbereikbaarheid te zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus. Een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer is immers essentieel om een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie te kunnen bieden. Een vlotte doorstroming draagt daarenboven bij tot de gedragsverandering die men bij het publiek wil creëren om eerder voor het openbaar vervoer te kiezen dan voor de wagen.

Artikel 18.

Net zoals artikel 17 richt dit artikel zich tot de wegbeheerder en legt hem op om gepaste doorstromingsmaatregelen te nemen.

Artikel 19

De bepalingen uit het besluit Basismobiliteit die de normen bevatten voor basismobiliteit, evenals de bepalingen uit het Exploitatie- en tarievenbesluit die betrekking hebben op doorstroming, worden opgeheven.

Artikel 20.

Dit artikel behoeft geen verdere duiding.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggende voorontwerp van besluit heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid.

ESR-TOETS

IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Dit besluit heeft geen weerslag op personeelsinzet.

IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Dit besluit heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en aanvullend net.

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en aanvullend net
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 1 juli 2020