

Advies

BVR Hoppinpunten

Brussel, 3 september 2021

Adviesvraag: Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 19 juli 2021

Adviestermijn: 30 dagen, met uitstel tot 3 september

Decretale opdracht: adviesfunctie

Goedkeuring MORA: 17 september 2021

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
1 Aanpassingen aan BVR 11 september 2020	4
2 Mobipunten in Mobiliteitsverslag 2020	4
3 Standpunt MORA BVR 11 september 2020	5
Advies	6
1 Communicatie en realisatie moeten samen gaan	6
2 Correcte definities en terminologie	6
3 Goede standaarduitrusting is essentieel	7
4 Gerichte ondersteuning voor snelle realisatie	8
Tekstuele opmerkingen	10

Inleiding

Op 19 juli 2021 werd de Mobiliteitsraad om advies gevraagd over het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (BVR Hoppinpunten). De Vlaamse Regering beoogt met de Hoppinpunten alle soorten combimobiliteit te faciliteren en stimuleren door goed verknoopte netwerken te realiseren binnen de bredere context van basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering keurde op 11 september 2020 een eerste versie van het BVR Mobipunten goed. Verschillende actoren op het terrein hadden echter inhoudelijke reacties op dit besluit, onder meer over de onderscheiden categorieën punten, de specifieke subsidieregeling, ... Daarom heeft de Vlaamse Regering ervoor gekozen om de oefening opnieuw te doen en een volledig nieuw besluit uit te vaardigen.

1 Aanpassingen aan BVR 11 september 2020

Er zijn aanzienlijke verschillen tussen het BVR van 11 september 2020 en het ontwerp BVR van 16 juli 2021. Sommige aanpassingen zijn uiteraard gewichtiger dan andere:

- De terminologie ‘mobipunten’ wordt vervangen door ‘Hoppinpunten’
- De definiëring van regionale Hoppinpunten en lokale Hoppinpunten is beperkt aangepast.
- De twee verschillende categorieën buurthoppinpunten (op basis van netwerklogica of op basis van nabijheidslogica) zijn in het nieuwe BVR min of meer samengevoegd in één breed concept.
Bij de buurthoppinpunten op basis van netwerklogica wordt de gemeente bovendien verantwoordelijk voor het aanwijzen van de punten, en niet meer de vervoerregioraad.
- In meerdere onderdelen van het nieuwe besluit zijn de verantwoordelijkheden tussen verschillende actoren beter afgebakend:
 - De nieuwe bepaling dat de informatiedrager en infrastructuur voor data-uitwisseling bij Hoppinpunten niet beschouwd worden als straatmeubilair, plaats bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid voor plaatsing, onderhoud en beheer bij de wegbeheerder.
 - Het nieuwe BVR bevat een bijkomende subsidievoorwaarde voor Hoppinpunten langs gemeentewegen of privaat terrein: de gemeente moet op het moment van toekenning beheerder zijn van de gesubsidieerde infrastructuur, hetzij als eigenaar, hetzij op basis van een samenwerkingsovereenkomst met een derde partij.
- De kosten die vallen onder de subsidieerbare kostprijs zijn verduidelijkt en beperkt uitgebreid.

2 Mobipunten in Mobiliteitsverslag 2020

In zijn Mobiliteitsverslag 2020 met als koepelthema ‘Fiets’ heeft de MORA een aantal duidelijke aanbevelingen gedaan over mobipunten. De strategische inplanting is daarbij van groot belang een taak die afhankelijk van het niveau toekomt aan de minister (Interregionale Hoppinpunten), vervoerregioraden of gemeenten.

Ook het inrichtingsniveau heeft volgens de MORA een belangrijke rol in het aantrekkelijk maken van Mobipunten/Hoppinpunten en dit zowel op vlak van toegankelijkheid als op vlak van

beschikbare modi en andere uitrusting zoals veilige stelplaatsen, lockers, ticketautomaten, enz. Ten slotte werd ook de het belang van een eenduidig en herkenbaar merk benadrukt.

3 Standpunt MORA BVR 11 september 2020

Naar aanleiding van de eerste goedkeuring van het vorige BVR Mobipunten op 17 juli 2020 werden de standpunten van de organisaties in de MORA verzameld. Aan de hand van deze standpunten wisselden de MORA-leden van gedachten met een vertegenwoordiging van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken tijdens de zitting van de MORA-commissie Personenmobiliteit op 3 september 2020. Na deze gedachtewisseling werd besloten om geen formeel advies te geven.

Enkele belangrijke opmerkingen die tijdens de gedachtewisseling aan bod kwamen:

- Het gebrek aan onderscheid tussen bijvoorbeeld landelijke en stedelijke mobipunten. De huidige hiërarchie biedt mogelijkheden, maar bijvoorbeeld een stedelijk en landelijk lokaal mobipunt zullen danig verschillen.
- Het gebrek aan mogelijkheid om enkel op overheden te rekenen voor de installatie van mobipunten en geen derde partijen in te schakelen. Bijvoorbeeld projectontwikkelaars de mogelijkheid geven om buurtmobipunten te installeren, mits correcte uitrusting en overname merkarchitectuur, kan de snelle ontwikkeling van deze punten stimuleren.
- Het minimale uitrustingsniveau beperkt zich tot fietsenvoorzieningen en parkeerplaatsen, al dan niet aangevuld met specifieke OV-connecties bij sommige categorieën mobipunten. Het is een gemiste kans om hier geen standaarden te bepalen rond laadpunten voor auto's en fietsen, veilige parkeerplaatsen voor verschillende modi, deelmobiliteit, taxistandplaatsen, verlichting, betaalautomaten, enz.
- Het is onduidelijk wie de cruciale coördinerende rol zal opnemen om de stationsomgevingen, die voornamelijk zullen meetellen als (inter)regionale mobipunten, om te vormen naar volwaardige mobipunten. De omvorming van deze bestaande omgevingen is echter een belangrijk onderdeel van het Vlaamse beleid rond basisbereikbaarheid en mobipunten.

Advies

In zijn advies belicht de MORA een aantal elementen die volgens hem bijdragen aan een sterkere regelgeving voor de Hoppinpunten. Een solide, duidelijke en ambitieuze regelgeving zal er immers voor zorgen dat de groei van deze punten versnelt en onder meer de scherpe doelstellingen voor deze legislatuur kunnen gehaald worden. Het Vlaamse beleid rond basisbereikbaarheid en combimobiliteit heeft bovendien nood aan een goed uitgebouwd netwerk van herkenbare Hoppinpunten.

1 Communicatie en realisatie moeten samen gaan

Binnen de bredere evolutie naar basisbereikbaarheid en combimobiliteit zullen Hoppinpunten vele functies combineren zoals openbaar-vervoerhaltes, een feeder-functie om reizigers naar collectief vervoer te leiden en overstappen naar hogere vervoersniveaus mogelijk te maken, het aanbieden van lokale vervoersoplossingen voor (hyper)lokale trajecten, informatieverstrekking, enz.

Gezien de beoogde brede functionaliteit van deze punten vraagt de Raad aan de Vlaamse Regering om zo snel mogelijk een evenwicht te creëren tussen communicatie en realisatie van Hoppinpunten. Momenteel lijkt de communicatie rond Hoppin zich immers toe te spitsen op het bekend maken van het brede merk. De MORA wil echter dat reizigers een duidelijk en compleet beeld krijgen van wat Hoppinpunten in de toekomst zullen betekenen voor hun verplaatsingen, náást het populariseren van de merknaam.

Voor de MORA is het essentieel om ook te communiceren op kleinere schaal, bijvoorbeeld via campagnes aan OV-haltes die al dan niet worden omgevormd naar Hoppinpunten. Zo gaat de geplande realisatie van de vele Hoppinpunten tijdens deze legislatuur onmiddellijk gepaard met een publiek dat probleemloos in dit verhaal kan meestappen.

2 Correcte definities en terminologie

Zoals in de inleiding al aan bod kwam, zijn de gehanteerde definities en categorieën in het BVR en de toelichtingen in de nota aan de Vlaamse Regering op sommige vlakken aangepast. De MORA meent dat duidelijk omschreven categorieën en definities belangrijk zijn om een gelijklopende implementatie van de Hoppinpunten in de verschillende vervoerregio's te bekomen. De Raad vraagt om deze eveneens helder te communiceren naar de vervoerregio's en de projectstuurgroepen, al dan niet via participatie- en werktrajecten, zodat Hoppinpunten gelijkvormig zijn in heel Vlaanderen en de burger kan vertrouwen op het merk dat wordt geïnstalleerd.

Ondanks de verfijnde definities in het BVR Hoppinpunten heeft de MORA nog enkele opmerkingen:

- De MORA vraagt om de definitie van 'interregionale Hoppinpunten' voldoende breed te maken. Volgens de huidige omschrijving in het BVR zijn dit punten van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn, maar wordt expliciet vereist dat er "minstens hoogwaardige interregionale openbaarvervoerverbindingen van het treinnet" zijn. Deze laatste passage lijkt de categorie te beperken en daarom vraagt de

MORA om te verduidelijken dat de aanwezigheid van interregionale verbindingen van het kernnet die geen onderdeel uitmaken van het treynet, ook voldoende zijn om te spreken van een 'interregionaal Hoppinpunt'.

- De terminologie in alle categorieën moet ondubbelzinnig zijn om te vermijden dat verschillende vervoerregio's verschillende interpretaties hanteren. Een voorbeeld is het werken met duidelijke omschrijvingen van 'regionale verbinding van trein- of kernnet', zoals opgenomen in de definitie van een 'regionaal Hoppinpunt'. Bestaande terminologie zoals 'S-Trein', 'L-Trein', enz. is minder dubbelzinnig en zorgt ervoor dat alle vervoerregio's op dezelfde golflengte zitten bij de uitbouw van hun Hoppinpunten.

Mobipunten als 'restcategorie'

Het BVR Hoppinpunten kiest ervoor om enkel nog te refereren naar 'Hoppinpunten' en niet langer naar 'Mobipunten' zoals in het vorige BVR gebeurde. Door het schrappen van de term 'mobipunten' is het voor de MORA onduidelijk wat de resterende betekenis is van de term mobipunten of van mobipunten die opereren onder een andere naam, zoals de Slimme Schakels in Antwerpen of private initiatieven van bedrijven die een eigen initiatief opzetten. Wanneer dergelijke initiatieven geen gebruik maken van Hoppin-subsidies is er weinig garantie dat de kwaliteitseisen die aan Hoppinpunten worden gesteld, ook zullen overgenomen worden door andere mobipunten.

Daarom vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om een besluit uit te vaardigen dat lokale initiatieven rond mobiliteitspunten in staat stelt om zich te conformeren naar de merkarchitectuur en de kwaliteitseisen van de Hoppinpunten, bijvoorbeeld via het beschikbaar maken van voorwaardelijke subsidies. Zo kan de Vlaamse Regering alsnog controle uitoefenen over de kwaliteit van alle mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen.

3 Goede standaarduitrusting is essentieel

In artikel 3 tot en met artikel 6 van het besluit bepaalt de Vlaamse Regering dat Hoppinpunten moeten voldoen aan een bepaalde merkarchitectuur, toegankelijkheidsvereisten en een minimale uitrusting. De MORA is ervan overtuigd dat dergelijke regels bijdragen aan de gebruiksvriendelijkheid en leesbaarheid van alle Hoppinpunten in Vlaanderen, ongeacht hun locatie.

Maar net als bij het BVR Mobipunten uit 2020 is de Raad van mening dat de minimale eisen in het huidige BVR zeer beperkt zijn. Hoewel de toegankelijkheidsvereisten en de bepalingen rond merkarchitectuur- en infrastructuur zijn uitgebreid, is dit bij de minimale vereisten voor uitrusting niet het geval. Het is enkel indirect – uit de subsidieerbare kostenposten of uit de definities van de categorieën – dat kan worden afgeleid welke inrichting beoogd wordt los van de basisbepalingen uit artikel 6.

De MORA begrijpt dat de Vlaamse Regering enkel de minimumvereisten wil opnemen en verder de vrijheid wil laten aan de verantwoordelijken voor de Hoppinpunten. Maar ook de minimale uitrusting is voor de Raad te beperkt, zeker gezien de intentie om van Hoppinpunten verwelkomende plaatsen te maken die duurzame combimobiliteit aanmoedigen. Daarom vraagt de MORA om meer uitgebreide vereisten te stellen aan de basisuitrusting van Hoppinpunten en deze duidelijk te communiceren naar de beheerders.

Met het oog op kwalitatief hoogstaande Hoppinpunten, ongeacht de categorie, vraagt de MORA om nog een aantal toevoegingen te doen aan de minimale uitrusting die is opgenomen in het BVR:

- Goede zit- en schuilgelegenheid voor wachtende reizigers, zeker bij Hoppinpunten op basis van netwerklogica die bediend worden door het openbaar vervoer;
- Beveiligde fietsparkeerplaatsen waar reizigers hun (duurdere) fietsen met een gerust hart kunnen parkeren. Hierin kunnen eveneens laadpunten voor elektrische fietsen geïntegreerd worden
- Laadpunten voor personenwagens;
- Een biljetautomaat indien het een Hoppinpunt betreft dat bediend wordt door het openbaar vervoer;
- Een fysiek netplan, een overzichtsplan van het Hoppinpunt, een alarmknop en verbinding met de mobiliteitscentrale om reizigers te helpen, in de mate dat deze functies niet worden gevat door de “informatiedragers en infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken” uit artikels 5 en 6.
- Een systeem om aansluitingen tussen bussen, treinen en voertuigen van exploitanten onderling te faciliteren, cf. AriBus.

4 Gerichte ondersteuning voor snelle realisatie

Om in de huidige legislatuur nog een groot aandeel van de geplande Hoppinpunten te realiseren, is een gericht beleid belangrijk. De MORA vraagt daarom om de rol van elke categorie steeds te bekijken in het grotere geheel van het Vlaams mobiliteitsnetwerk, maar ook om subsidies aantrekkelijk te maken en zo de effectiviteit van de Vlaamse financiële ondersteuning te vergroten.

Grote schakels én first-and-last mile spelen een rol

In de nota aan de Vlaamse Regering bij het BVR is het duidelijk dat ze ervoor kiest om veel aandacht te besteden aan de subsidiëring en realisatie van lokale Hoppinpunten en Buurthoppinpunten. In tegenstelling tot de (inter)regionale punten moeten deze in veel gevallen immers nog gerealiseerd worden.

De functionaliteit van de lokale Hoppinpunten en Buurthoppinpunten mag echter niet beperkt worden tot schakelpunten voor de first-and-last mile. Deze punten zullen inderdaad deze functie vervullen voor veel reizigers, maar de MORA vraagt om in de vereisten voor inrichting ook voldoende aandacht te schenken aan puur lokaal gebruik dat losstaat van ketenverplaatsingen. Ook de noden van reizigers die bijvoorbeeld een lokale verplaatsing willen maken met een deelfiets of die een langer traject starten/eindigen met een deelwagen, verdienen aandacht.

De MORA vraagt daarnaast om toch ook voldoende aandacht te schenken aan de regionale en interregionale Hoppinpunten waar de grootste reizigersstromen plaatsvinden. Ook deze verdienen voldoende aandacht en moeten verder uitgebouwd worden tot volwaardige vervoersknooppunten die voldoen aan de vereisten in het BVR, onder meer op vlak van toegankelijkheid en merkarchitectuur. Duidelijke afspraken met de NMBS maar ook met VVM De Lijn zijn hierbij van essentieel belang, aangezien zij als spooroperator in veel gevallen het zeggenschap hebben over de terreinen waar de (inter)regionale Hoppinpunten zich bevinden.

Unieke uitbetaling hypothekeert snelle realisatie

De Vlaamse Regering kiest met dit BVR voor een unieke uitbetaling van subsidies voor Hoppinpunten nadat de werken zijn afgelopen en een unieke aanvraag wordt ingediend. Volgens de nota van de Vlaamse Regering moet dit helpen om *“vroegtijdige vastleggingen van de subsidiebedragen te vermijden en de administratieve last zowel bij aanvrager als bij verstrekker te beperken.”*

De MORA begrijpt de argumentatie om de procedures administratief eenvoudig te houden, maar vreest dat veel lokale besturen hierdoor niet in de mogelijkheid zullen zijn om deze legislatuur kwalitatieve lokale en buurthoppinpunten te realiseren. Niet elk lokaal bestuur heeft immers de aanleg van Hoppinpunten ingeschreven in de meerjarenbegroting.

Daarom vraagt de MORA om de unieke uitbetaling bij oplevering aan te passen en 75% van het subsidiebedrag al beschikbaar te stellen na goedkeuring door de projectstuurgroep en de overige 25% na oplevering van het Hoppinpunt. De volledigheid van het Vlaamse mobiliteitsnetwerk en de slaagkansen van basisbereikbaarheid zijn immers voor een belangrijk deel afhankelijk van de bereidheid van lokale besturen om te investeren in de hoogdringende realisatie van lokale- en buurthoppinpunten.

Meerwaarde realiseren via co-creatie

Hoppinpunten hebben volgens de MORA baat bij lokale inbedding en daarom is het positief dat zowel vervoerregio's als gemeenten een zekere vrijheid hebben om binnen de grenzen van het BVR een netwerk van Hoppinpunten uit te bouwen.

De Raad meent dat een bredere participatie en co-creatie van Hoppinpunten zal bijdragen aan een toegenomen kwaliteit van de punten. Daarom vraagt hij om bij het uittekenen en de governance van Hoppinpunten een inbreng te garanderen van middenveldorganisaties, NMBS en operatoren uit naburige gewesten indien wenselijk. Volgens de MORA zal dit helpen om de uitvoering te optimaliseren op vlak van functies, toegankelijkheid en de inbedding in lokale mobiliteitsnetwerken, maar ook op vlak van de ruimte-inname en transformatie van bestaande OV-knooppunten.

Tekstuele opmerkingen

- In de bijlage 'Samenwerkingsovereenkomst III' als in de bijlage 'Samenwerkingsovereenkomst IV' wordt er verwezen naar de GBC, die al sinds enige tijd niet meer bestaat. De MORA vermoedt dat de samenwerkingsovereenkomsten hier moeten verwijzen naar de projectstuurgroep.
Deze tekstuele opmerking is ook al meegedeeld in de communicatie van de MORA aan het departement MOW bij het BVR Mobipunten in 2020.