

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Voorontwerp van decreet betreffende basisbereikbaarheid
- Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1.1 Situering

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

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Dit nieuw concept zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein MOW is ruimte voor optimalisatie.

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

Hierbij willen we evolueren naar een vervoersmodel dat hiërarchisch gestructureerd en is samengesteld uit het treinnet, het kernnet, het aanvullende net en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat echter niet op zichzelf maar maakt deel uit van het globale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten, wordt de afstemming op de specifieke vraag ontwikkeld, op basis van de reële en potentiële vervoerstromen. Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale, mobiliteitsregie georganiseerd. De vervoerregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en de evaluatie van de basisbereikbaarheid. De vervoerregio geniet grote vrijheid om de basisbereikbaarheid te regisseren. De vervoerregio is een permanent orgaan.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoermodel is hierbij cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk en frequent ontsluitend kernnet over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen kan dit hertekende kernnet vervolgens verder geoptimaliseerd worden waar nodig. Complexe, globale investeringsprojecten in dit kader worden geïntegreerd aangepakt.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) AWV/De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit laat toe te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

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

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

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

Voor de artikelsgewijze toelichting, wordt integraal verwezen naar de memorie van toelichting.

1.2 Proefregio's

Aanpassingen aan het huidige openbaar vervoersaanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden vandaag door middel van proefprojecten uitgetest. Deze proefprojecten worden vanuit het totaalaanbod (dus ook NMBS, De Lijn, vervoer op maat, ...) en in nauwe samenwerking met lokale besturen en lokale initiatieven opgesteld.

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

1.2.1 Regelluw kader

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

De Vlaamse Regering wees op 20 januari 2017 vervolgens de vervoerregio Aalst, de vervoerregio Mechelen en de vervoerregio Westhoek aan om de regelluwe zone in te voeren [VR 2017 2001 DOC.0042].

In navolging van het 'Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid' – dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen – nam de Vlaamse Regering op 8 september 2017 een besluit over de invoering van de regelluwe zone in het vierde proefproject voor de vervoerregio Antwerpen [VR 2017 0809 DOC.0870].

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

1.2.2 Uittekenen kernnet en aanvullend net

In de vervoerregio's Aalst, Mechelen en Westhoek werd in eerste instantie gestart met de opmaak van een vervoersplan, waarbinnen een ontwerp van kernnet en aanvullend net wordt uitgewerkt dat een antwoord moet bieden op de grote vervoersvragen met betrekking tot het openbaar vervoer in de regio. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan de bereikbaarheid van attractiepolen, vervoersmagneten en vervoersknooppunten, zoals in kaart gebracht door de vervoerregioraad.

Een voorstel van kernnet en aanvullend net werd uitgetekend volgens de methodologie die uitgebreid werd beschreven in de conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS]. De ontwerpen werden nadien verder verfijnd op basis van de gecapteerde opmerkingen van de vervoerregioraden in de proefregio's.

Het evaluatierapport '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' geeft een stand van zaken ten aanzien van het uittekenen van de netten in de drie proefregio's.

De eerste voorstellen van proefregio's voor een kern- en aanvullend leiden alvast tot een positieve impact op de bereikbaarheid. Onderstaande tabel toont aan dat de effectiviteit en de kwaliteit van het voorgestelde net in de drie proefregio's een verbetering inhoudt.

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

1.2.3 Proefprojecten vervoer op maat

In de drie proefregio's komt de invulling van het vervoer op maat trager op gang.

Per vervoerregio werden voorstellen tot (innovatieve) vervoersoplossingen voor het vervoer op maat uitgewerkt die verder geconcretiseerd en uitgerold worden.

Zo wordt in de vervoerregio Aalst nagedacht over de aanduiding en de uitbouw van de hogere en lagere vervoersknooppunten. Verschillende bouwstenen worden in deze oefening in rekening genomen: fietspunten, fietsdelen, uitbouw Blue-bike en autodelen. De mogelijkheid van het

breder inzetten van de belbus Faluintjes van de gemeente Opwijk binnen het huidige gebied van de VVR wordt onderzocht. Via het project OB-buddy's wil de vervoerregio de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroten. Ter verhoging van de (basis-)bereikbaarheid van culturele activiteiten, werd in samenwerking met MAV Oost-Vlaanderen een test uitgevoerd na een voorstelling in CC De Werf. Hierbij konden mensen met een mobiliteitsbeperking de terugrit met het openbaar vervoer bijboeken bij de reservatie van het ticket. De vervoerregioraad denkt na over de uitbreiding van dit idee naar alle culturele centra in de vervoerregio Aalst, en om het open te stellen naar open gebruikers. Tot slot worden ook de mogelijkheden van de Olympus app verkend in de regio Aalst.

In de vervoerregio Mechelen wenst men een vraaggestuurde buurtbus (FlexMe) in te schakelen voor de mobiliteit in de regio Bonheiden-Boortmeerbeek en Klein-Brabant. Net zoals in de vervoerregio Aalst wenst men OV-buddies in te schakelen over de hele vervoerregio Mechelen. Via de uitbouw van 'mobipunten' wenst de vervoerregioraad combimobiliteit op het terrein concreet te implementeren. Hiertoe werd al een visie en indeling opgemaakt door Autodelen.net en Taxisstop. Daarnaast wordt ook de kennis en expertise die opgebouwd wordt binnen het lopend mobiliteitsproject 'Schakelmobiliteit' (Mobi21 vzw), met een specifieke focus op verknoping aan stations, gevaloriseerd.

De vervoerregio Westhoek wenst met het concept Westflex vraaggestuurd vervoer op maat aan te bieden 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.

1.2.4 Evaluatie proefregio's

Deze werkzaamheden en resultaten van de vervoerregio's werden in tussentijd geëvalueerd om beste praktijken, knelpunten en geleerde lessen te capteren met het oog op de opstart van alle vervoerregios en de opmaak van het nieuw wettelijk kader. Het evaluatierapport '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' wordt als bijlage aan deze nota toegevoegd.

1.3 Doorstart vervoerregio's

De huidige indeling van de vervoergebieden valt terug op het decreet personenvervoer van 20 april 2001. Verschillende stakeholders wezen erop dat de indeling zoals voorgesteld, niet overeen kwam met ruimtelijke interacties, intergemeentelijk samenwerkingsverbanden en vervoerstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend en dus ook maar beperkt gebruikt.

Daarom is er door middel van een reeks workshops gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot voorstel van nieuwe indeling op basis van 15 vervoerregio's. Deze indeling werd opgenomen in de Conceptnota aan de Vlaamse Regering betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid. [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS]

Naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse Regering met betrekking tot de indeling van de vervoerregio's organiseerden de provinciegouverneurs een rondvraag bij de gemeenten die zich aan de rand van een vervoersgebied bevinden. Deze rondvraag beoogde het finaliseren van de indeling van de vervoerregio's, waarbij gemeenten nog de mogelijkheid werd geboden om van

vervoerregio te veranderen naargelang de lokale mobiliteitsvragen en –noden. Het resultaat van deze rondvraag wordt weergegeven in onderstaande lijst en bijgevoegde kaart.

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 Ardoeie, 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;
4. Vervoerregio Westhoek bestaat uit de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren, Zonnebeke. Doorstart vervoerregiowerking

Aangezien mobiliteit niet stopt aan de grens van de vervoerregio, is het absoluut noodzakelijk dat de uitrol van het openbaar vervoer gebeurt voor alle vervoerregio's. Teneinde een sterk kernnet en aanvullend net in Vlaanderen te kunnen uittekenen, worden momenteel de voorbereidingen getroffen om in alle regio's de vervoerregiowerking op te starten.

De regio's staan in voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan. De mobiliteitsplannen bieden een holistische mobiliteitsvisie, waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer). Tegelijk wordt de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aangepakt (zowel infrastructuur als mobiliteit).

Bij de opstart van de vervoerregiowerking en de opmaak van de mobiliteitsplannen wordt voorzien in een intensieve begeleiding. De start van de begeleiding wordt voorzien in het najaar, de oplevering van de mobiliteitsplannen tegen eind 2019. Dit laat toe om de exploitatie van het vervoer op maat vanaf 2020 mogelijk te maken en het nieuwe openbaar vervoersnetwerk in gebruik te nemen vanaf 1 januari 2021.

Schematisch wordt dit als volgt weergegeven:

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

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

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

1.4 Mobiliteitscentrale

In de conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS] worden op hoog niveau de taken en verantwoordelijkheden van de mobiliteitscentrale bepaald. De mobiliteitscentrale is een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders. De centrale zal volgende taken moeten vervullen:

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

Teneinde de vlotte doorstart en operationalisering van de basisbereikbaarheid te garanderen, worden reeds de voorbereidingen opgestart om te komen tot een mobiliteitscentrale. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt belast met deze opdracht.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

1. Exploitiemiddelen

Het uitgangspunt bij de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid is steeds budgetneutraliteit geweest. Dit staat ook vermeld in de twee conceptnota's rond basisbereikbaarheid, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering (VR 2015 1812 DOC.1446-1BIS en VR 2017 2710 DOC.1072-1BIS). De ambitie blijft om met de huidig beschikbare middelen tot een beter aanbod te komen.

De transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid zal geen verlaging van het exploitatiebudget openbaar vervoer inhouden en is dan ook geen besparingsverhaal, wat betekent dat het totaal exploitatiebudget in elke vervoerregio op het niveau blijft van de huidig beschikbare budgetten. Conform de voorwaarden in de beheersovereenkomst met VVM De Lijn worden voor uitbreidingsinvesteringen noodzakelijke bijkomende exploitatiemiddelen voorzien.

Teneinde één en ander reeds overzichtelijk weer te geven is daarom geopteerd reeds enkele wijzigingen in de Vlaamse begroting door te voeren. Zo werd onder het uitgebreid programma ME 'gemeenschappelijk vervoer' een nieuw begrotingsartikel basisbereikbaarheid gecreëerd, met onder meer de middelen voor de mobiliteitscentrales aangepast vervoer, de diensten aangepast vervoer en de middelen voor specifieke initiatieven binnen het woon-werkverkeer zoals de betere ontsluiting van de havens. Naast de werking- en investeringstoelage voor De Lijn, wordt ook de toelage aan het Pendelfonds onder dit programma opgenomen. Vanaf 2018 wordt ook het deel van de exploitatietoelage aan De Lijn, gelinkt aan het vervoer op maat, op een aparte lijn binnen de ESR-begroting weergegeven.

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

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

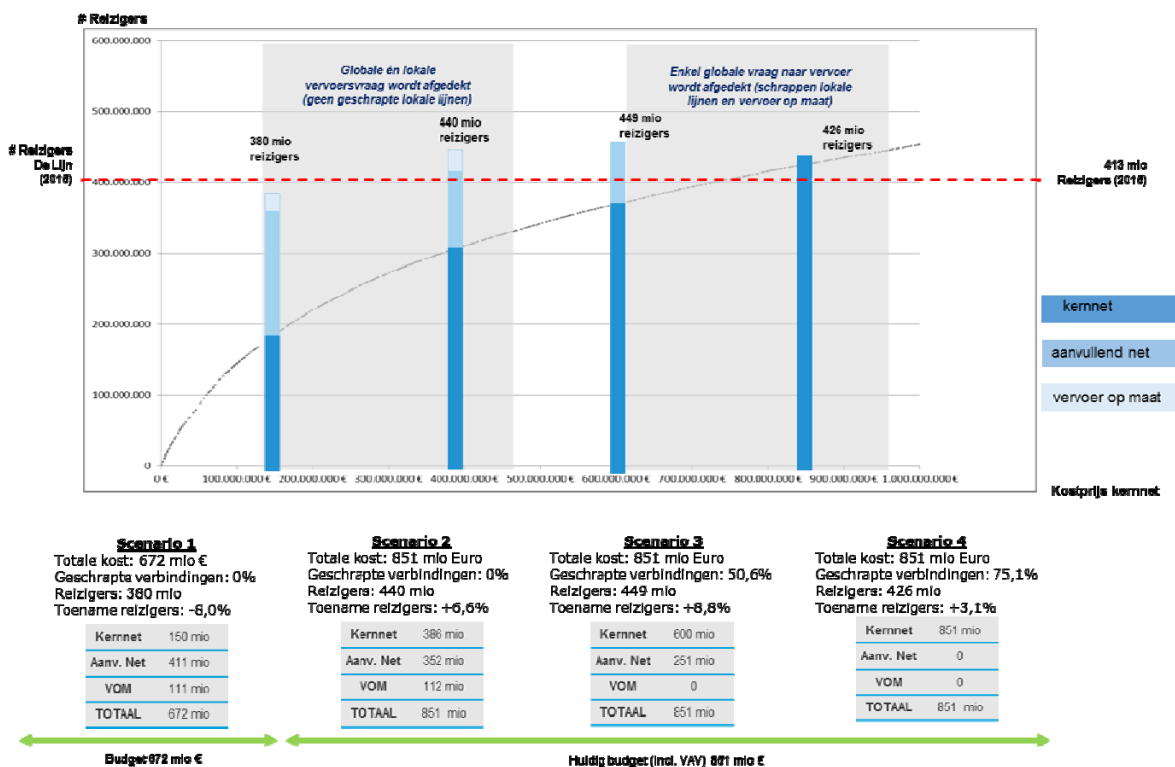
Het hierboven vernoemde extern gevalideerde kostenmodel kan evenzeer ingezet worden voor enerzijds het snel kunnen inschatten van de budgettaire impact van netwijzigingen zoals voorgesteld door de vervoerregio's en anderzijds kan het gebruikt worden als vergelijkingsbasis in functie van de door Europa verplichte benchmark met de private sector.

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

Naast de externe validatie van het gehanteerde kostenmodel was de bedoeling van de studie zoals uitgevoerd door Deloitte en TML de beschikbare middelen optimaal uit te splitsen tussen de verschillende netten.

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

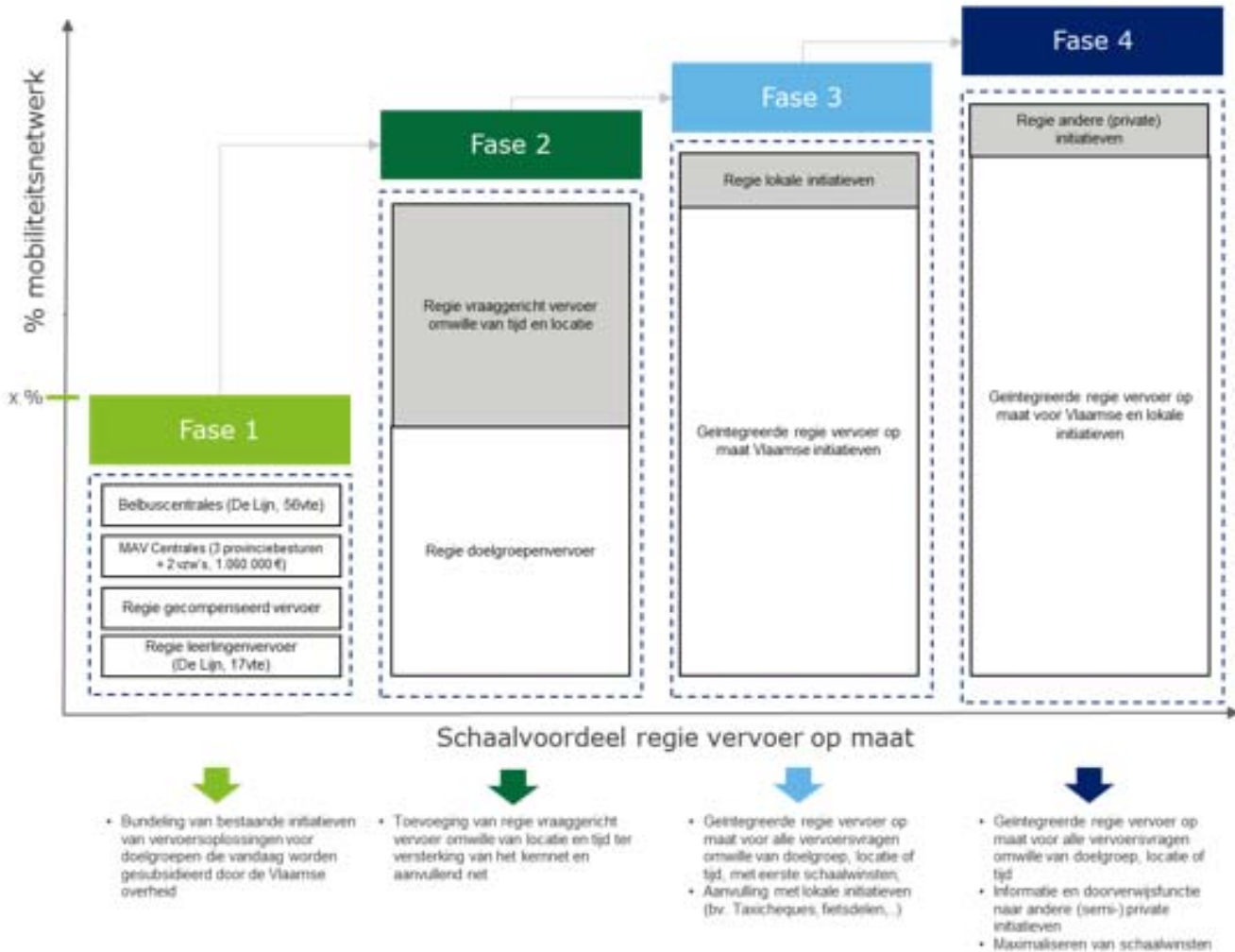
Rekening houdend met bovenstaande elementen kan gesteld worden dat, exclusief het leerlingenvervoer (BO), er als startpunt ruim 30 miljoen euro voor het vervoer op maat wordt gepland, tegenover de 112 miljoen euro volgens het (theoretische) 'scenario 2' uit de studie (zie onderstaande).



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

Concreet kunnen de vervoerregioraden in de toekomst beslissen hoe zij het vraagafhankelijk vervoer willen uittekenen, rekening houdend met de beschikbare middelen, en welke (nieuwe) initiatieven zij in de markt willen gezet zien. Het is om die redenen dat naast de ruim 30 miljoen euro ook de budgetten voor leerlingenvervoer (BO)

en de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) ter beschikking worden gesteld aan de vervoersregio's. De stelselmatige uitbouw van het vervoer op maat kan er dan als volgt gaan uitzien:



Figuur 2. Groeitraject vervoer op maat

2. Transitie- en opstartmiddelen

a. Opstarten mobiliteitscentrale

De operationele kosten van een mobiliteitscentrale kunnen worden bepaald op basis van de grootte van het exploitatiebudget, en meer bepaald het exploitatiebudget van het vervoer op maat. Indien dit budget toeneemt zullen er namelijk ook meer vervoersvragen kunnen worden ingepland en zal de mobiliteitscentrale meer middelen nodig hebben. Op basis van een benchmark met Nederlandse regio's is er een 85/15 verhouding, waarbij 85% van het budget wordt gespendeerd aan de exploitatie en 15% van het totale budget wordt gespendeerd aan de operationalisering van de mobiliteitscentrale. De geraamde jaarlijkse kosten van de mobiliteitscentrale zal met andere woorden variëren tussen

- 17,47 miljoen euro, berekend op basis van 32 miljoen euro exploitatiebudget voor het vervoer op maat (cf. belbussen) en 67 miljoen euro exploitatiebudget voor het

- leerlingenvervoer (BO) (minimale scenario);
- 31,59 miljoen euro, berekend op basis van 112 miljoen euro exploitatiebudget voor het vervoer op maat (cf. scenario 2) en 67 miljoen euro exploitatiebudget voor het leerlingenvervoer (BO)(maximale scenario).

De werkingsmiddelen van de huidige mobiliteitscentrales (o.a. belbuscentrale De Lijn, MAV, ...) kunnen worden gerecupereerd vermits deze worden geïntegreerd in de Vlaamse mobiliteitscentrale.

b. Ondersteunen vervoerregio's

De 15 vervoerregio's beschikken niet altijd over voldoende mobiliteitservaring om zelf een integraal regionaal mobiliteitsplan op te stellen. Om hiertoe de nodige ondersteuning te bieden is er in 2018 een eenmalige enveloppe van 3 miljoen euro ter beschikking gesteld voor het aanstellen van externe expertise bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Daarnaast wordt in 2018 1,2 miljoen euro vrijgemaakt voor de opstart van nieuwe initiatieven binnen het vervoer op maat binnen de proefregio's.

Deze eenmalige middelen, ten belope van 4,2 miljoen euro in 2018, werden vanuit het historisch saldo binnen het Pendelfonds vrijgemaakt bij de begrotingsaanpassing 2018.

Bij de begrotingsopmaak 2019 wordt voorgesteld nog eens 3 miljoen euro vrij te maken voor de opstart van bijkomende initiatieven voor het vervoer op maat.

Toekomstige financiering voor het opstellen van regionale mobiliteitsplannen zal bovendien gerealiseerd worden door een verschuiving van een aantal bestaande kredieten die voorheen voorzien waren voor subsidiëring van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze mobiliteitsplannen worden facultatief van aard en zijn geen verplichting meer voor de gemeenten.

3. Investeringsmiddelen

De beleidsmiddelen van het beleidsdomein MOW stegen ten opzichte van 2014 van afgerond 3 miljard euro naar 3,7 miljard euro. Hierbij werd gefocust op bijkomende investeringsmiddelen, hetgeen toeliet in elke vervoersmodi sterk meer te investeren.

Tot vorig jaar diende elke entiteit van het beleidsdomein MOW haar eigen investeringsprogramma in, dat ook apart aan de minister werd voorgelegd. Vanaf nu wordt er een gezamenlijk investeringsprogramma voor het hele beleidsdomein opgesteld door de bijdragen van de afzonderlijke entiteiten te coördineren in één enkel programma, namelijk het Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP).

Dankzij de integratie van de investeringsprogramma's zal het GIP: 1) een overzichtelijk beeld geven van alle investeringen in het beleidsdomein; 2) een betere afstemming mogelijk maken van geplande investeringen en beleidsprioriteiten; 3) ervoor zorgen dat de investeringen van de verschillende entiteiten zo vroeg mogelijk tijdens de voorbereiding op elkaar kunnen afgestemd worden.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 03 juli 2018.:

1. Wettelijkheid en regelmatigheid:

- Art. 6§2: het is de keuze van de Vlaamse Regering het aantal vervoerregio's decretaal vast te stellen. Een ingrijpende verandering inzake het vervoerssysteem noopt tot een stabiel kader;
- Art. 7: deze uitdagingen werden aangevuld in de memorie van toelichting;
- Art. 10: werd aangepast ten gevolge taaladvies;

- Art. 12: het is eerder andersom. Goed werkende intergemeentelijke structuren kunnen worden aangewend om de vervoerregiowerking uit te rollen. bijvoorbeeld het interbestuurlijk overleg regio Kortrijk.
- Het richtinggevend karakter van het mobiliteitsplan wordt verankerd. Dit is niet hetzelfde als een niet-bindend karakter.

2. Doelmatigheid

Een “KNIK-visie” wordt, in tegenstelling tot in de media, niet vermeld in voorliggende teksten, noch de memorie. Het is onduidelijk waar de Inspectie van Financiën zich op beroept. Er wordt vertrokken van het uitgangspunt dat mobiliteitsnetwerken als een geïntegreerd, samenhangend systeem moeten worden beschouwd en ook aangestuurd. Daarbij is de bereikbaarheid van onze samenleving essentieel. De kenmerken van dit mobiliteitsstelsel, vervat in art. 3, tweede lid tonen aan dat het decreet niet ingaat tegen de geest van deze tijd.

Het departement sluit het contract af met de mobiliteitscentrale, na consultatie van de markt. Dit geeft de maximale garantie op een innovatieve organisatie. MaaS-activiteiten kunnen gebruik maken van de centrale, die louter als doel heeft de intermediair te zijn tussen reiziger en exploitanten.

3. Budgettaire weerslag

Een eventuele budgettaire weerslag ten gevolge van een asynchrone fasering zal opnieuw worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 13/07/2018

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

De vervoerregioraden vragen een inspanning van zowel de mandatarissen als de ambtenaren. De inspanning uit zich in onder andere:

- Participatie aan de vervoerregioraden;
- Inhoudelijke bijdrage aan de mobiliteitsplannen;
- Afstemming met de gemeenteraad (en gemeentelijke belangenverenigingen), incl. de terugkoppeling naar de vervoerregioraad.

Daar staat tegenover dat de verplichting om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken wegvalt en de logge overlegstructuren GCB/iGBC en RMC worden gestroomlijnd. Hierdoor komt capaciteit vrij.

Er is buiten bovengenoemde inspanningen geen impact op de werkingsuitgaven, noch de investeringen en schulden.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

Intern zijn er wel verschuivingen in de taakinvulling zoals bijvoorbeeld de regiomanagers bij De Lijn en AWV. Binnen de afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken krijgen de regionale aanspreekpunten een meer gevarieerde taakinvulling gaande van voorzitter van de vervoerregioraad, beleidsmedemerker, coördinator van de voorzitters en themacoördinator.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018/275 van 21 juni 2018.

2 Korte samenvatting van de RIA

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

1. Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name de huidige decreten mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg
2. De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van de resolutie en de conceptnota.

Er wordt gekozen voor beleidsoptie twee.

Bij het vergelijken van de nuloptie en de gekozen optie, biedt de gekozen optie de volgende voordelen:

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

geïntegreerde mobiliteitscentrale die bevoegd is voor het verschaffen van reizigersinformatie, het boeken van ritten en het aannemen van betalingen.;

- Zowel openbaar personenvervoer als andere modi zullen permanent opgevolgd worden op basis van objectieve indicatoren, gemonitord door zowel de Vlaamse overheid als de vervoerregioraden. Bij het optellen van deze indicatoren zal ook de impact op doelgroepen worden gemonitord.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid en aan de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer:

2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en van de Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG) met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van één maand;

2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemd voornoemd advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd tekst,

2.3. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet, het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

3° haar goedkeuring te hechten aan de indeling in 15 vervoerregio's en de toebedeling van de gemeenten aan de bovenvermelde regio's;

4° gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer de vervoerregioraden op te starten in de 15 afgebakende regio's en de vervoerregiowerking als vernieuwende vorm van interbestuurlijke dialoog verder uit te rollen;

5° gelast de minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, om opdracht te geven aan het departement van Mobiliteit en Openbare Werken voor de opmaak van de mobiliteitsplannen voor de vervoerregio's te starten;

6° gelast de Vlaams minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken de nodige voorbereidingen op te starten voor de opstart van een mobiliteitscentrale, teneinde de vlotte operationalisering van de basisbereikbaarheid te garanderen.

7° gelast de Vlaams minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, aan de onder hem ressorterende entiteiten de nodige opdrachten te geven teneinde de opgenomen timing aan te houden en zo in de 2e helft 2020 tot een volledige uitrol van het decreet basisbereikbaarheid te kunnen komen, met inbegrip van een nieuw gelaagd vervoersnet.

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

Ben Weyts

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van decreet
- de memorie van toelichting
- de RIA inclusief armoedetoets en JoKER
- evaluatie van de proefregio's
- Kaart indeling vervoerregio's
- het advies van de Inspectie van Financiën 03/07/2018
- het begrotingsakkoord dd 13/07/2018