

Basisbereikbaarheid

Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

07-05-15



Roger Kesteloot
Directeur-Generaal



Inhoudstafel

0. Terugblik – decreet personenvervoer

Basisbereikbaarheid

1. Definitie
2. Normering
3. Alternatieven
4. Proeftuinen
5. Vragen



0. Terugblik - Decreet Personenvervoer



Decreet Personenvervoer

- Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 20 april 2001.
 - Basismobiliteit en Netmanagement
 - Besluit BM (2002) + Besluit NM (2002)



Basismobiliteit (t.e.m. 2006)

- Doel: **minimumaanbod** aan OV voorzien
- Enkel geldig voor woonzones, ifv bepalingen van het RSV (typegebieden)
- Wettelijke bepalingen voor:
 - Maximum afstand tot meest nabije halte, in vogelvlucht
 - Minimale frequentie
 - Minimale amplitude
 - Normen gelden op niveau van de woonzone, niet op niveau van elke lijn apart



Normen basismobiliteit

Weekdagen	Grootstedelijk	Stedelijk	Randstedelijk	Kleinstedelijk	Buitengebied
Amplitude*	6 – 21h				
Max. afstand tot halte	500 m	500 m	650 m	650 m	750 m
Frequentie spitsuur	12'	15'	20'	20'	30'
Frequentie daluur	15'	20'	30'	30'	60'

Weekend	Grootstedelijk	Stedelijk	Randstedelijk	Kleinstedelijk	Buitengebied
Amplitude*	8 – 23h				
Frequentie	20'	30'	60'	60'	120'

*Amplitude voor GST met twee uur uitgebreid in Besluit NM



Basismobiliteit

- Er moet aanbod zijn volgens de normen
 - Niet bepaald hoe dit er moet uitzien
 - Verplichting voor De Lijn, of er nu nood is of niet
 - Buiten de convenantenprocedure
 - Volgt de ruimtelijke ordening i.p.v. ze te sturen



Netmanagement (2007-2009)

- Doel:
 - realisatie van de basismobiliteit (*aanbod*)
 - de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen (*vraag*)
 - zo groot mogelijke bereikbaarheid waardoor congestie bestreden kan worden.
 - Basis= *potentieel*
 - Realisatie via convenantenprocedure



Netmanagement

- Netmanagement stoelt op:
 - Indeling in 12 + 1 vervoergebieden
 - Regels en criteria:
 - Reisweg
 - Exploitatiewijze
 - Bedieningsniveau
 - Comfort + halte-infrastructuur
 - Informatie – algemeen + aan de halte
 - Uitbreiding / verhoging van frequenties
 - Verhoging van de amplitude
 - Doelstellingen mbt commerciële snelheid
 - Minimaal te bedienen aantrekkingspolen
 - Indeling in schaalniveaus (bovengewestelijk, gewestelijk, bovenlokaal, lokaal)



Netmanagement : uitvoering

- Belangrijke fases bij uitvoering:

- Fase 1 Theoretisch net
- Fase 2 Opmaken van een onderzoekslijst
- Fase 3 Uitvoeren onderzoeken
- Fase 4 Opmaak prioriteitenlijst
 1. Totale reizigerswinst
 2. Reizigerswinst / kost
 3. Modale verschuiving auto naar openbaar vervoer
 4. Modale verschuiving voor woon-werkverkeer
 5. Milieu
 6. Verkeersveiligheid
- Fase 5 Opmaak jaarprogramma (RvD, RvB, goedkeuring minister)
- Fase 6 Uitwerking project
- Fase 7 Kwaliteitsprocedure
- Fase 8 Uitvoering project
- Fase 9 Evaluatie project



1. Definitie basisbereikbaarheid



Basisbereikbaarheid

- Definitie:

Bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van bestemmingen centraal. Het is gericht op het bereikbaar maken van **bestemmingen in steden en kernen** voor een **zo groot mogelijk** aantal daadwerkelijke reizigers met een **optimale inzet** van middelen. Het gaat om centraal gelegen tewerkstellingsplaatsen, scholen, winkels, ziekenhuizen en andere attractiepolen voor het publiek

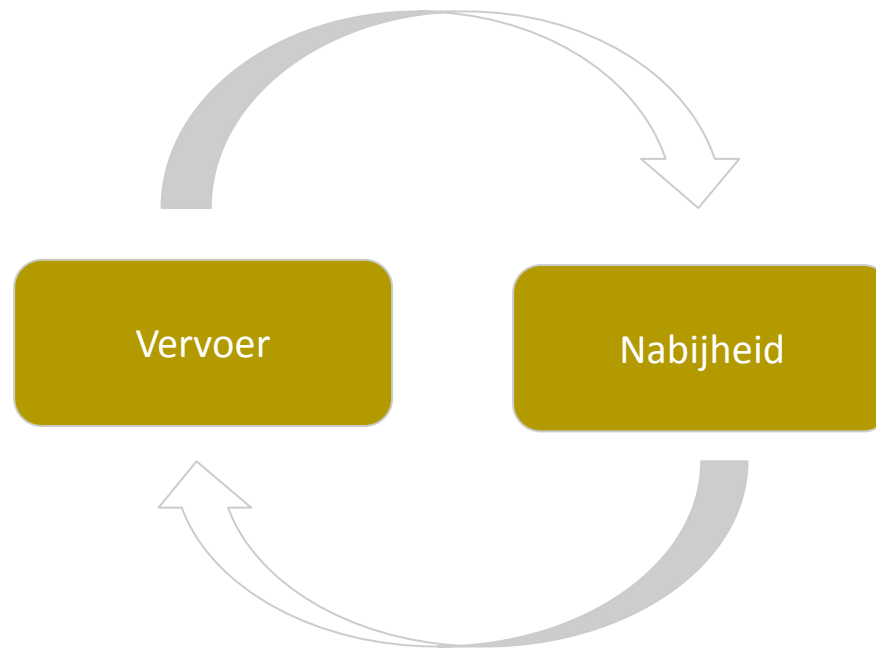


Realisatie basisbereikbaarheid

- Basisbereikbaarheid is niet de exclusieve verantwoordelijkheid van De Lijn.
- Andere beleidsdomeinen en beleidsniveaus hebben een belangrijke rol te spelen:
 - Ruimtelijke ordening moet maximaal inzetten op gebundelde functies en kernversterking, nabijheid is een belangrijke principe om bereikbaarheid te verhogen. (woonfiscaliteit, grond- en pandenbeleid, ...)
 - Bereikbaarheid gaat ook over fietsbereikbaarheid en vraagt impulsen naar infrastructuur en faciliterend beleid
 - Gemeentes kunnen taxicheques voorzien
 - ...



Basisbereikbaarheid



Invulling basisbereikbaarheid (vervoerszijde)

Basisbereikbaarheid wordt opgebouwd met **lijndiensten** in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel en met **alternatieve vervoeroplossingen** in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten. Het netwerk wordt opgedeeld in verschillende lagen.

1. Kernnet

Het kernnet vormt de bovenste laag met de sterke potentieelhoudende assen. Het kernnet wil duurzame mobiliteit versterken en wil ruimtelijk structurerend werken in de richting van de gewenste ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Dit gebeurt door een performant aanbod te voorzien voor de voorstedelijke en de intrastedelijke structurele verplaatsingsnaden en door kernen met elkaar te verbinden en de belangrijke attractiepolen in de kernen te bedienen. Zo vergroot de bereikbaarheid van onze kernen.



Invulling basisbereikbaarheid

2. Functioneel net

Bijkomende functionele ritten die inspelen op specifieke potentieelhoudende verplaatsingsstromen op welbepaalde momenten (bv. schoolbussen, ritten voor pendelaars). Onderscheiden deel van het aanvullend net (zie verder).

3. Aanvullend net

Dit net zorgt voor ontsluiting en toevoer naar het hogere net (m.i.v. het treinnet). Dit bestaat uit vaste lijnen, hoofdzakelijk ontsluitend.

4. Alternatieve vervoeroplossingen

De combinatie van bovenstaande netten laat verschillende plaatsen onbediend. Alternatieve vervoeroplossingen moeten de bereikbaarheid ook hier verder verhogen. Initiatieven die inspelen op lokale noden en op lokale opportuniteiten moeten de bereikbaarheid op een kostenefficiënte verhogen



Invulling basisbereikbaarheid

- Bedoeling is om het bestaande net te herstructureren in deze zin, en om de middelen die aan de onderkant vrijkomen te herinvesteren in de bovenkant.
- Zo wordt de bereikbaarheid van onze kernen en (centraal gelegen) attractiepolen vergroot voor een grotere groep Vlamingen.
- Via het aanvullend net en alternatieve vervoeroplossingen wordt de mogelijkheid geboden om op deze bovenkant aan te takken.
- We spreken duidelijk over herinvesteren (en eigenlijk liefst ook bijkomend investeren) omdat deze bovenkant momenteel op heel wat plaatsen onder de gewenste bediening rijdt.



Het Kernnet, de ruggengraat van basisbereikbaarheid

- Het kernnet levert **de belangrijkste bijdrage** aan de basisbereikbaarheid.
- Het kernnet bestaat uit stadsbediening, voorstadsbediening en een verbindend aanbod tussen kernen. Deze verbindingen zijn gericht op de structurele verplaatsingsstromen met een **hoog potentieel**.
- Uitgangspunt is dat een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden moet worden om de vervoervraag effectief te vertalen naar bezetting. Kwaliteit van de assen gaat boven kwantiteit van de assen. Concentratie boven spreiding.
- Het kernnet streeft naar een aantal minimaal vooropgestelde kwaliteitseisen. Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt, zal De Lijn deze steeds behouden of versterken.
- De Lijn moet in eerste instantie dit kernnet verder uitbouwen. Middelen gaan prioritair naar het kernnet.



Kwaliteitseisen kernnet

- Minimale frequentie
- Minimale amplitude
- Voldoende capaciteit
- Maximale doorstroming
- Andere randvoorwaarden (m.b.t. haltes, leesbaarheid, ...)



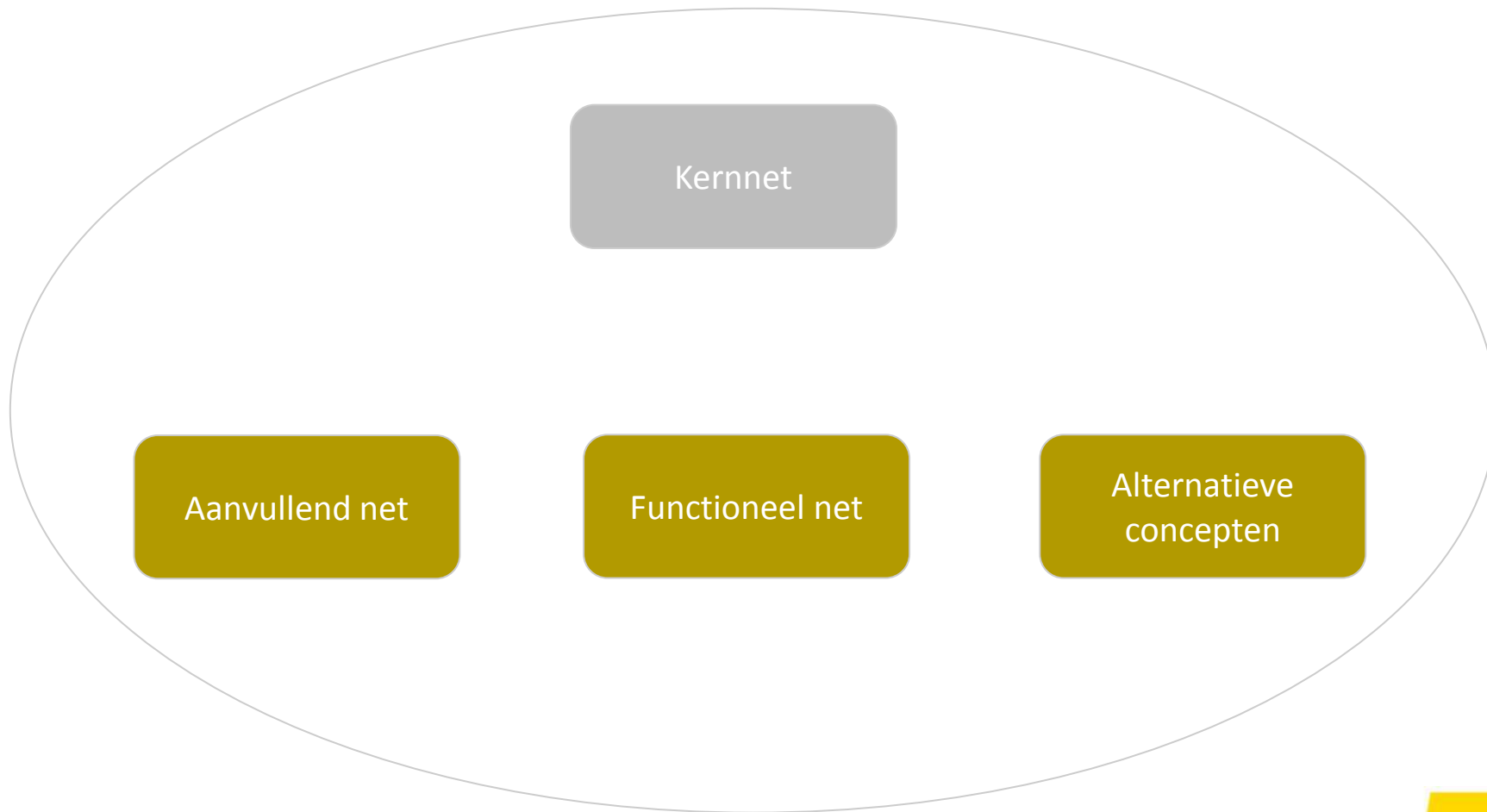
Kwaliteitseisen kernnet

Minimumnormen kernnet

	dagfrequentie*			ochtend/avondfreq*			amplitude			ochtend/dag/avond		
	ma-vr**	za	zo	ma-vr	za	zo	ma-vr	za	zo	ochtend	dag	avond
streeklijnen												
A (IP*** > 15.000)	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	(8-21)	<7	7-19	>19
B (IP tss 4.500 en 15.000)	2	1	1	1	1	1	6-21	8-21	(8-21)	<7	7-19	>19
C (IP tss 2.500 en 4.500)	1	1	(1)	1	1	nvt	6-19	8-19	(8-19)	<7	7-19	>19
stads- en voorstadslijnen												
A	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	8-21	<7	7-19	>19
B	2	2	1	1	1	1	6-21	8-21	8-21	<7	7-19	>19
* frequenties: worden uitgedrukt in ritten per uur per richting, dit zijn minimale frequenties welke verhoogd worden verhoogd in functie van de vervoersvraag **bij de minimumnormen wordt geen onderscheid gemaakt tussen spits en dal, in functie van vervoersvraag zullen de frequenties in de spits veelal hoger liggen *** IP: intrinsiek potentieel, geeft de gewogen vervoersvraag weer tussen twee kernen (met inbegrip woon-school) op basis van de trajectlengte												



Basisbereikbaarheid



2. Normering



Nood aan normering ?

- Basisbereikbaarheid is een gedeelde verantwoordelijkheid over verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus
- Discussiepunten:
 - Is basisbereikbaarheid al dan niet een individueel afdwingbaar recht zoals basismobiliteit ?
 - De Lijn heeft een belangrijk aandeel in de realisatie van basisbereikbaarheid. Moet het aanbod waar De Lijn voor verantwoordelijk is, al dan niet genormeerd worden?



Beheersovereenkomst

- De nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn kan uitspraken doen over de realisatie van het kernnet;
- over de invulling van het aanvullend en het functioneel net;
- over de potentieelvereisten;
- over de rol die De Lijn al of niet dient op te nemen binnen de alternatieve vervoerconcepten.



3. Alternatieven

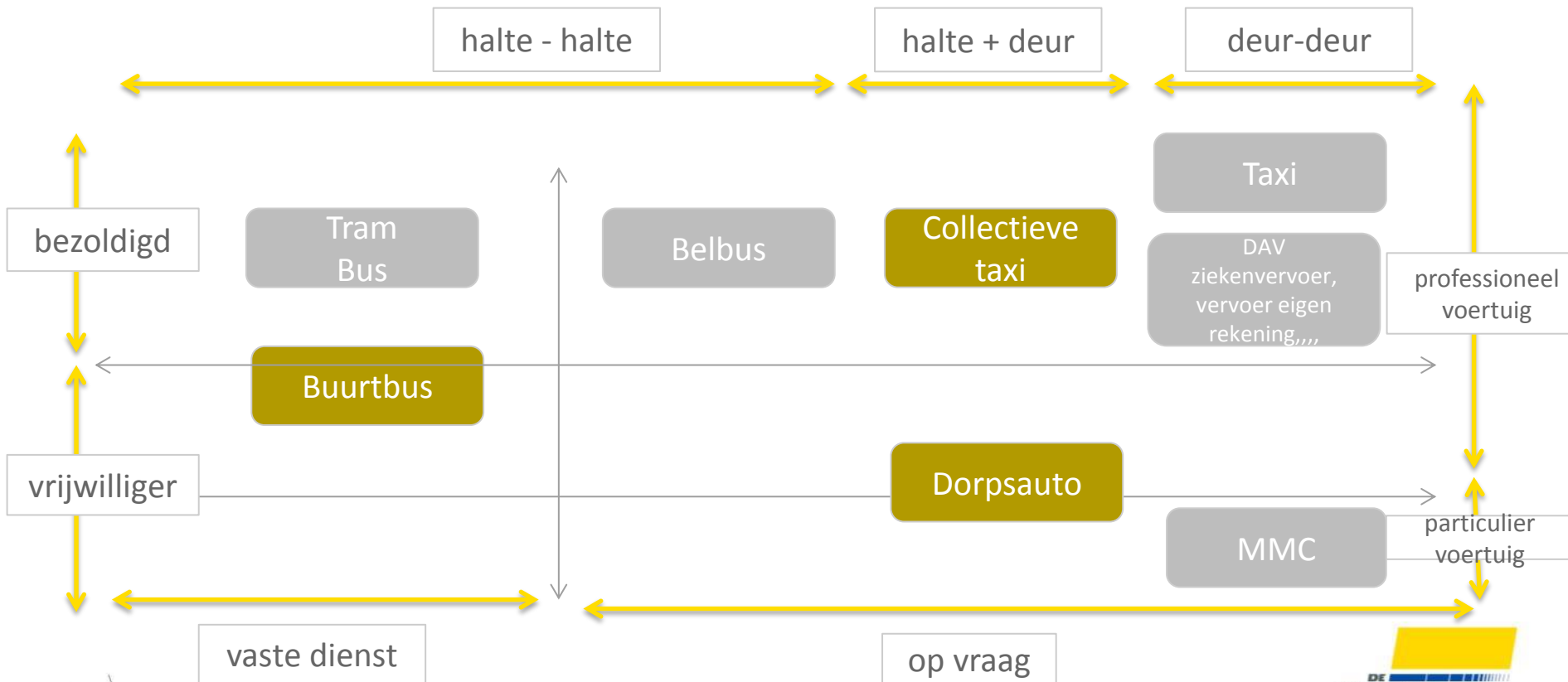


Alternatieven

- Het net van De Lijn (kernnet + aanvullend net) zal niet gebiedsdekkend zijn
- 'Witte vlekken' kunnen bediend worden door alternatieve vervoerconcepten
- Internationale screening van succesvolle en blijvende concepten
- De Lijn wenst een helder juridisch kader om deze mogelijk te maken in Vlaanderen



concepten



i. Buurtbus

Een buurtbus legt volgens een bepaalde **dienstregeling** een **vast traject** af

- Initiatief: gemeente en/of vrijwilligersvereniging (of andere)
- Statuut: geregeld vervoer, middels een toelating verleend door De Lijn.
- Chaufeurs: vrijwilligers, maar ook de inzet van bv. gemeentepersoneel is mogelijk
- Coördinatie: vrijwilligers/gemeentepersoneel
- Materieel: voertuigen 8+1
- Tarief: los van De Lijn
- Ontvangsten: voor vereniging
- Dienstregeling, traject, haltes: te bepalen door initiatiefnemer, afstemming OV-mij
- Reisinfo: wordt opgenomen in de routeplanner van De Lijn



i. Buurtbus

Rol De Lijn

- Ondersteuning in project(kosten): wijze waarop te onderzoeken
- Tussenkost reizigerstarief: niet<-> wel

Rol Vlaamse overheid

- Ondersteuning in projectkosten: geen <-> subsidies materieel (risico: herkomst dotatie DL)
- Tussenkost reizigerstarief: niet<-> wel



ii. Dorpsauto

De dorpsauto kunnen we beschouwen als **vraagafhankelijke** invulling van de buurtbus

	Variant 1	Variant 2
voertuig	ter beschikking gesteld	persoonlijk voertuig
vergoeding chauffeur	-	km-bijdrage

- Initiatief: gemeente en/of vrijwilligersvereniging (of andere)
- Statuut: geregeld vervoer, middels een toelating verleend door De Lijn.
- Halte/deur: halte-halte, deur-deur voor doelgroepenvervoer (te bekijken met MOW)
- Chauffeurs: vrijwilligers, maar ook de inzet van bv. gemeentepersoneel is mogelijk
- Materieel: voertuigen max. 8+1
- Tarief: los van De Lijn tarieven
- Ontvangsten: voor vereniging
- Dienstregeling, traject, haltes: te bepalen door initiatiefnemer, afstemming OV-mij
- Reisinfo: wordt opgenomen in de routeplanner van De Lijn



ii. Dorpsauto

Rol De Lijn

- Ondersteuning in project(kosten): wijze waarop te onderzoeken
- Tussenkost reizigerstarief: niet<-> wel

Rol Vlaamse overheid

- Ondersteuning in projectkosten: geen <-> subsidies materieel (risico: herkomst dotatie DL)
- Tussenkost reizigerstarief: niet<-> wel



iii. Collectieve taxi

Eén centrale verzorgt de reservatie en planning en sluit contracten met aanbieders van taxidiensten. De collectieve taxi biedt halte-deur vervoer aan voor reizigers zonder mobiliteitsbeperking en deur-deur voor doelgroepenvervoer.

- Initiatief: overkoepelend Vlaamse overheid; op lokaal niveau op aan te takken; budgetten van de verschillende (overheids)instanties worden samengebracht.
- Statuut: systeem op afroep, taxi
- Chauffeurs: professionele chauffeurs
- Materieel: door de uitvoerder te voorzien
- Gebruikers: voorafgaandelijk OV-toets / toets criteria doelgroepen
- Tarief: gedifferentieerd, los van tarieven De lijn
- Ontvangsten: uitvoerder
- Dienstregeling, traject, haltes: Aansluiting op het hogerliggend net moet voorzien worden voor niet-doelgroep vervoer. Beperkt aantal haltes (bestemmingen)
- Vraag is of dit vertrekt vanuit het belbusverhaal (coördinatie vanuit De Lijn) of vanuit het doelgroepenvervoer.



iii. Collectieve taxi - rolverdeling

De Lijn

- Beheer mobiliteitscentrale: geen <-> volledig beheer
- Tussenkost reizigerstarief: niet<-> wel (voor deur-halte, na OV-toets)

Departement Welzijn

- Beheer mobiliteitscentrale: geen <-> volledig beheer
- Tussenkost reizigerstarief: voor doelgroepenvervoer

Departement Mobiliteit

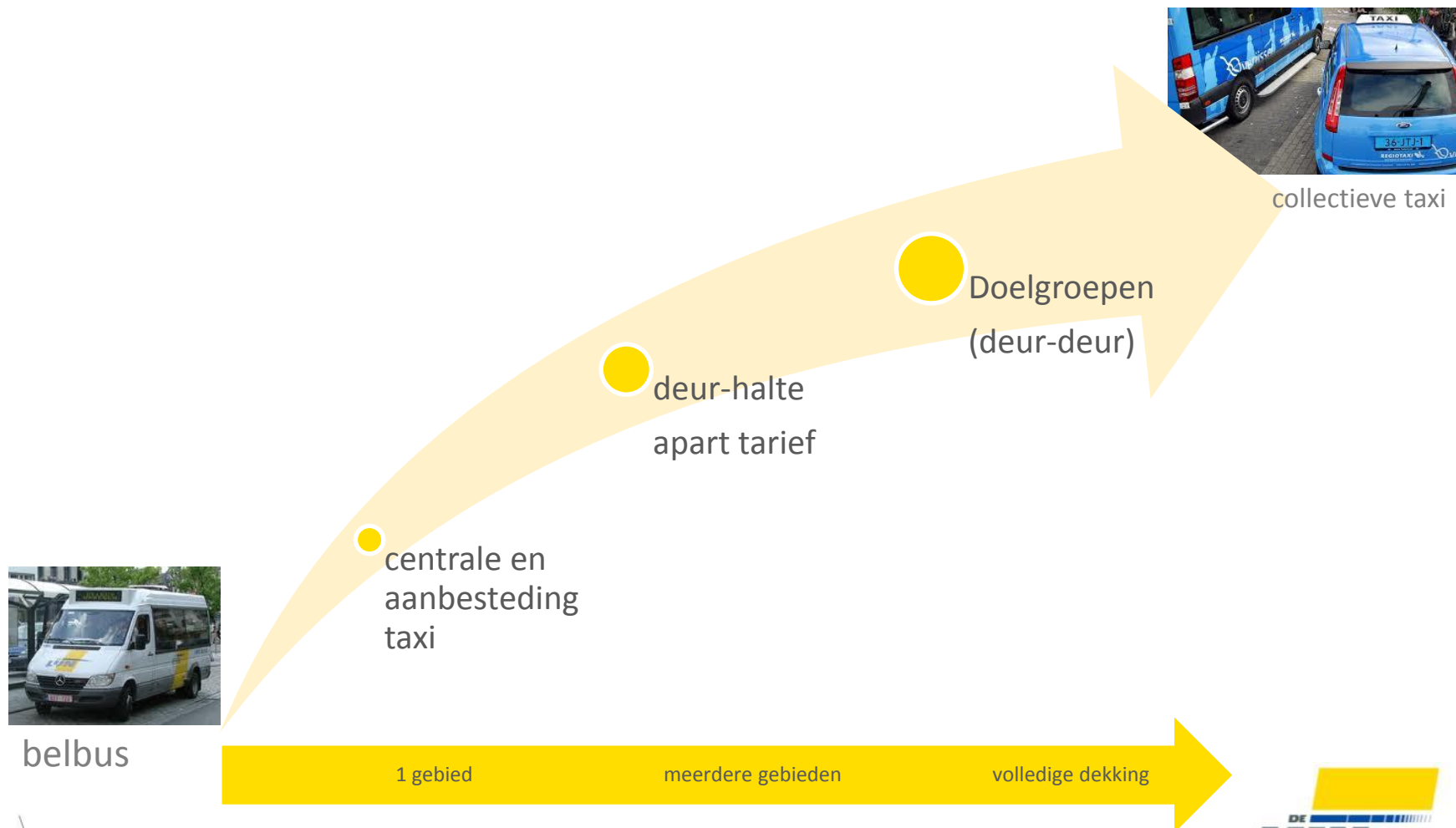
- Beheer mobiliteitscentrale: geen <-> volledig beheer
- Tussenkost reizigerstarief: voor niet-doelgroepenvervoer

Gemeente

- Tussenkost reizigerstarief: voor doelgroepenvervoer en/of voor reizigers met financiële beperking



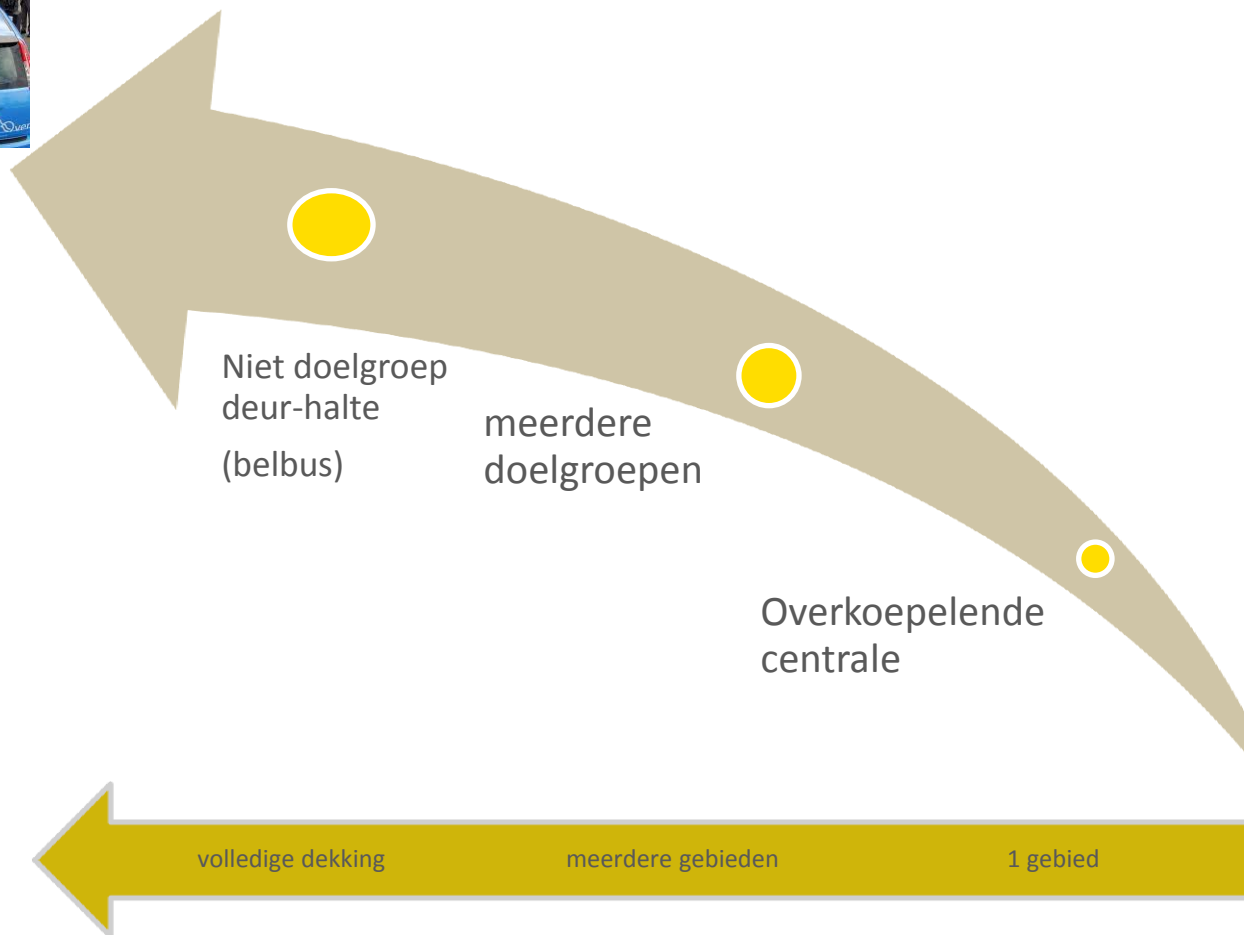
iii. Collectieve taxi – ontwikkelpad



iii. Collectieve taxi – ontwikkelpad



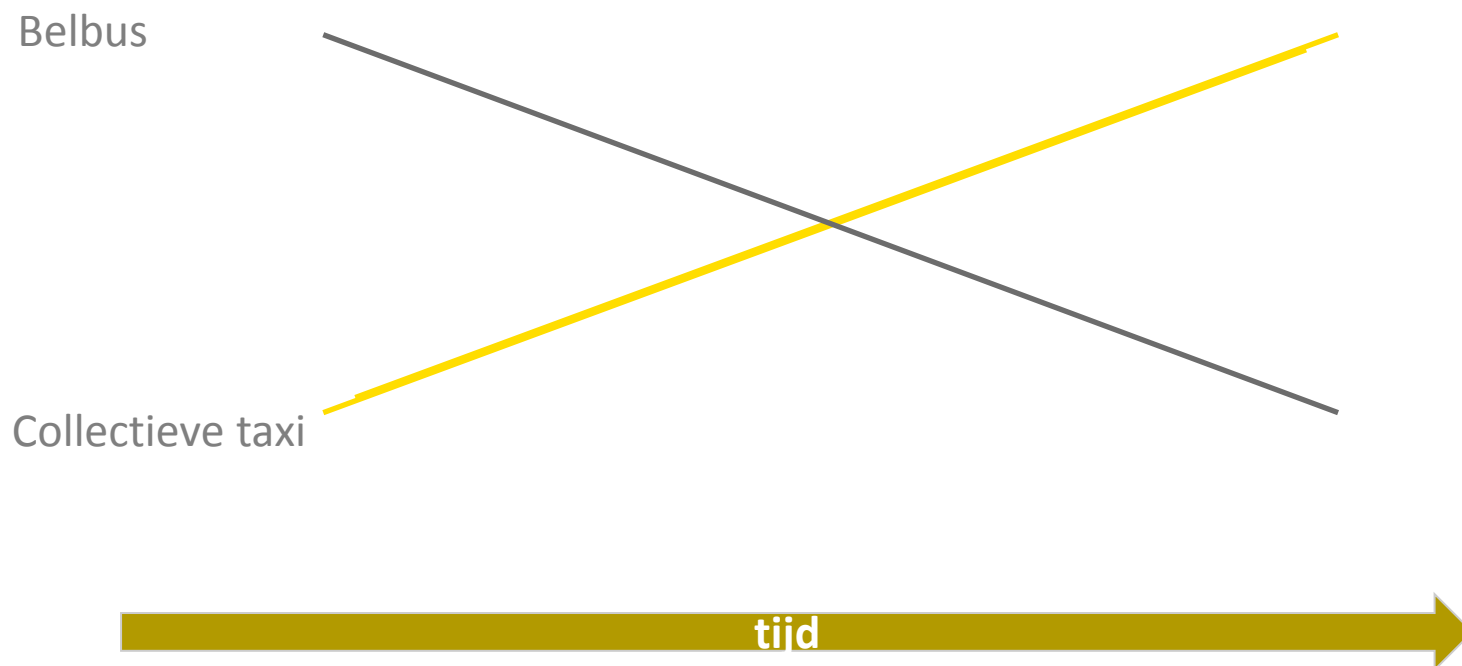
collectieve taxi



doelgroepvervoer



iii. Collectieve taxi - ontwikkelpad



iv. Complementair fietsnetwerk

Een veilig en goed uitgerust fietsnetwerk vanuit niet-bediende woonzones dat aantakt op frequente en gestrekte lijnen. De haltes zijn uitgerust om de fietsen comfortabel te kunnen stallen. Dit vergroot het invloedsgebied van de haltes aanzienlijk. Het functioneel fietsnetwerk reikt eveneens naar vestigingen van middelbare scholen.

- Initiatief: gemeente, provincie en/of AWV

v. Taxicheques / mobiliteitsbudget

Gewone taxi of collectieve taxi kan via taxicheques ondersteund worden vanuit de gemeente (Tussenkost De Lijn / Vlaamse overheid?)

De Vlaamse overheid kan invulling geven aan een vorm van mobiliteitsbudget



4. Proeftuinen



Proeftuinen

- De Lijn wenst projecten op te zetten binnen een proeftuin waarbij de alternatieven in dialoog met de lokale overheden worden uitgewerkt:
 - Pajottenland: momenteel Burgemeestersoverleg Pajottenland en De Lijn
 - Westhoek: Westhoekoverleg, VVSG – Fietsberaad, Design Vlaanderen en De Lijn – insteek proeftuin nog te bespreken
 - Antwerpen: Noorderkempen of andere
- Hiertoe dienen eerst wel een aantal aanpassingen aan de regelgeving te gebeuren die de proeftuinen mogelijk maken. De Lijn wenst dit proces zo snel mogelijk te laten opstarten en in de loop van 2015 te finaliseren.



5. Vragen ?



Bedankt
voor uw aandacht

