Basisbereikbaarheid: een stand van zaken



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Filip Boelaert
Roger Kesteloot

Overzicht

1. Situering
2. Stand van zaken proefprojecten
3. Voorlopige evaluatie, inzichten en werkpunten
4. Verdere stappen

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

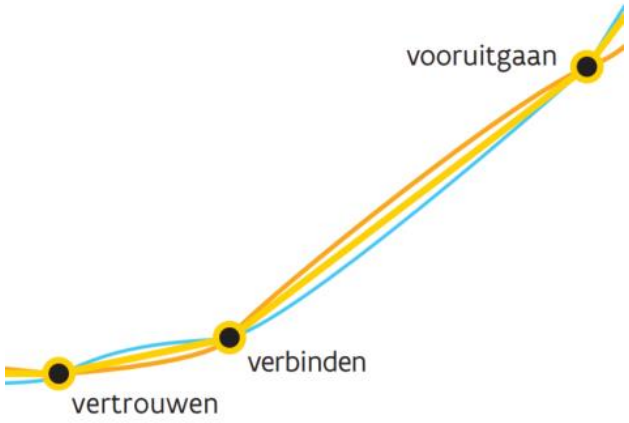
Situering

"What do we talk about when we talk about basisbereikbaarheid"

Raymond Carver



Aanleiding



→Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019

→Resolutie 30/06/2015

→Conceptnota 18/12/2015

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Basisbereikbaarheid

Waarover gaat het?

- Een vernieuwde mobiliteitsaanpak: geïntegreerd OV-model, multimodale aanpak en verbeterde interbestuurlijke werking

Waar willen we naartoe?

- Vraaggestuurd in plaats van aanbodgestuurd
- Vervoermodel bestaande uit 4 lagen
- Integrale aanpak
- Verhoogde participatie en inspraak voor gemeenten
- Nieuw overlegorgaan tussen gemeenten, Vlaamse overheid en andere stakeholders

"The past is a foreign country. They do things differently there"

L.P. Hartley

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Stand van zaken proefprojecten



Van aanbodgestuurd naar vraaggestuurd

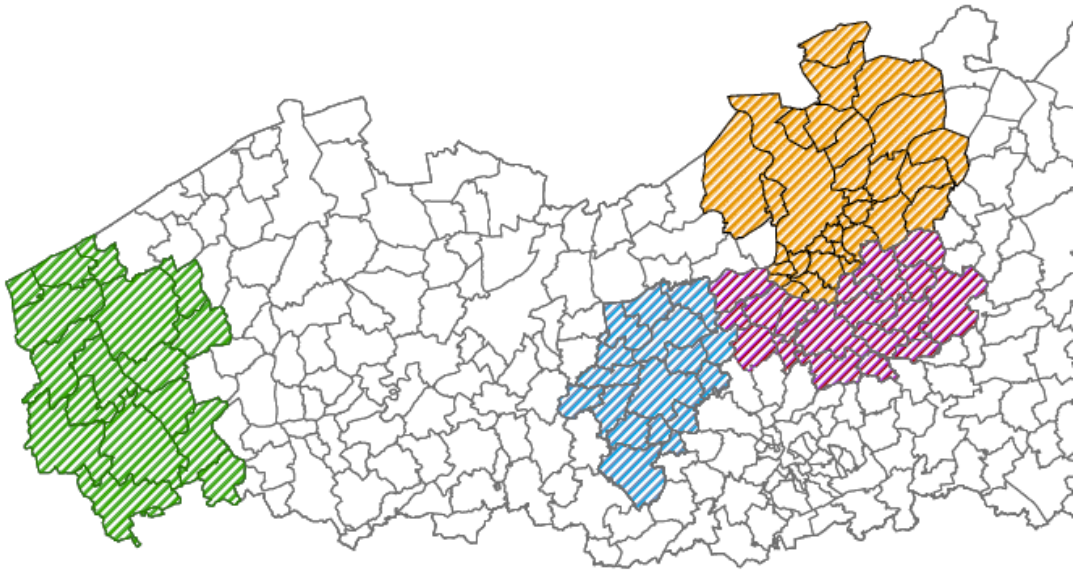
- Vier proefprojecten
- Regelluw kader voor het testen van concepten
- Een permanent leertraject



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Stand van zaken proefprojecten

- Proefregio's ingedeeld van onderuit
- Looptijd: 31 maart 2018
- Lopende proefprojecten in vervoerregio's:
  - Aalst, Mechelen & Westhoek. Recent ook Antwerpen



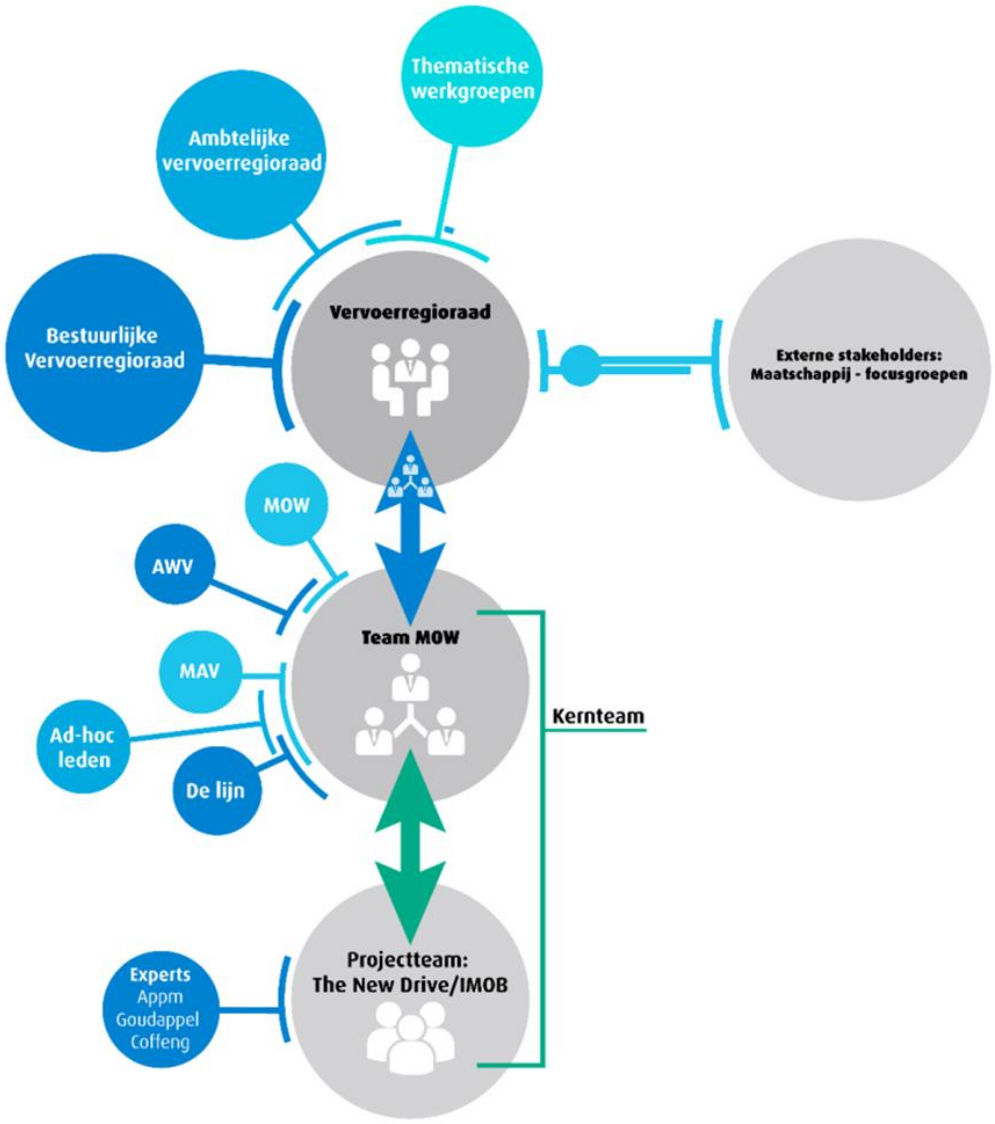
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vervoerregio Aalst

- Gestart op 21/10/2016
- Voorzitterschap: (recent) burgemeester Aalst en vertegenwoordiger dep. MOW
- Stakeholderbijeenkomst
- Vervoersplan
  - Advies over kernnet
  - Voorstel aanvullend net
  - ‘Request for Information’ voor vervoer op maat – 11 concrete voorstellen

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

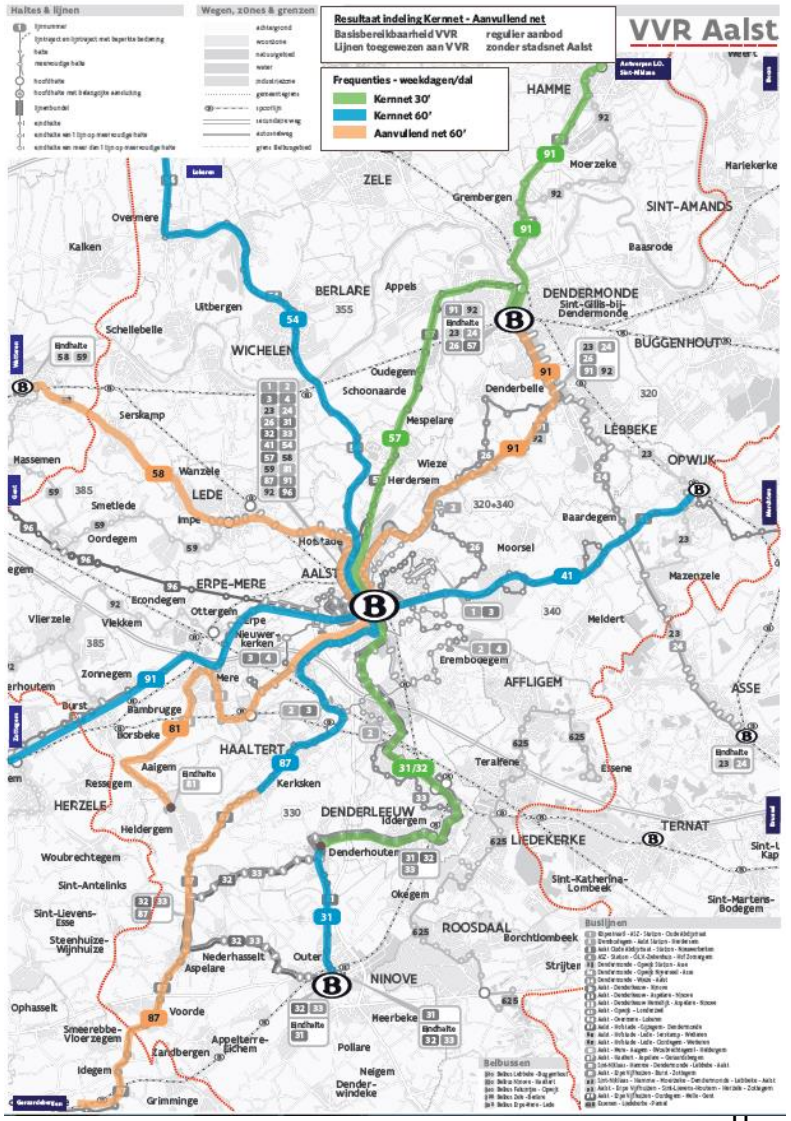
Organisatiemodel vervoerregio Aalst



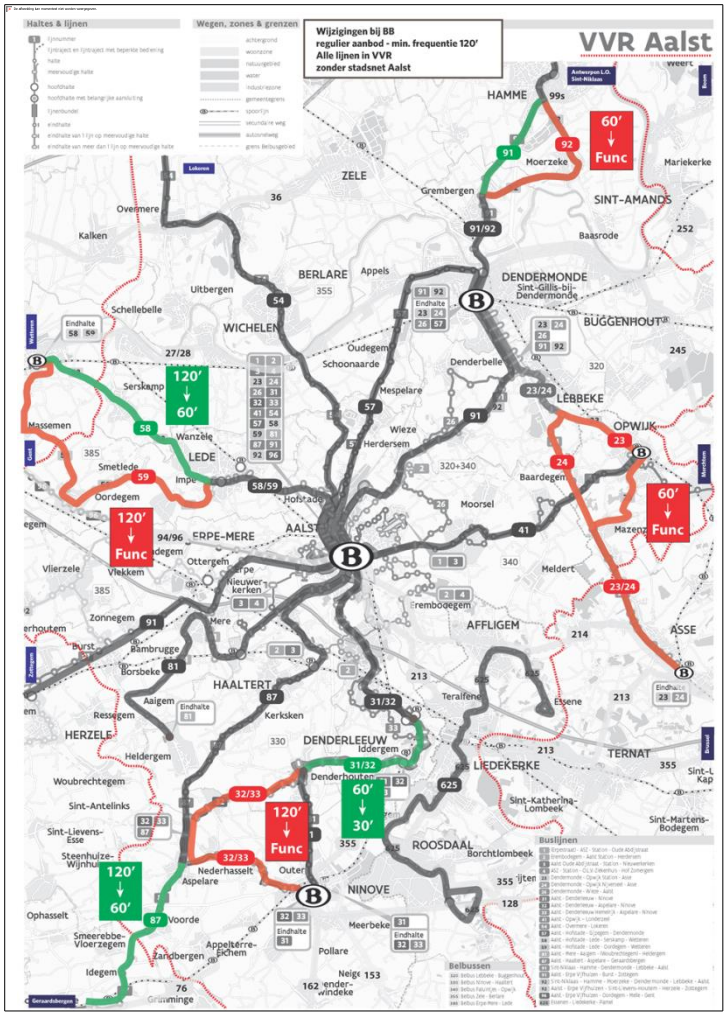
Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Voorbeeld daluren : huidige en toekomstige lijnen kernnet en ontwerp aanvullend net





Wijzigingen aanbod



- **Lijnen 91/92**
  Traject 91 van 60' naar 30'
  Traject 92 van 60' naar functioneel
- **Lijnen 23/24**
  Traject 23/24 van 60' naar functioneel
- **Lijnen 31/32**
  Traject Denderleeuw - Denderhoutem van 60' naar 30'
  Traject Denderhoutem – Aspelare – Ninove van 120' naar functioneel
- **Lijnen 58/59**
  Traject 58 van 120' naar 60'
  Traject 59 van 120' naar functioneel
- **Lijnen 87**
  Traject Haaltert – Geraardsbergen van 120' naar 60'

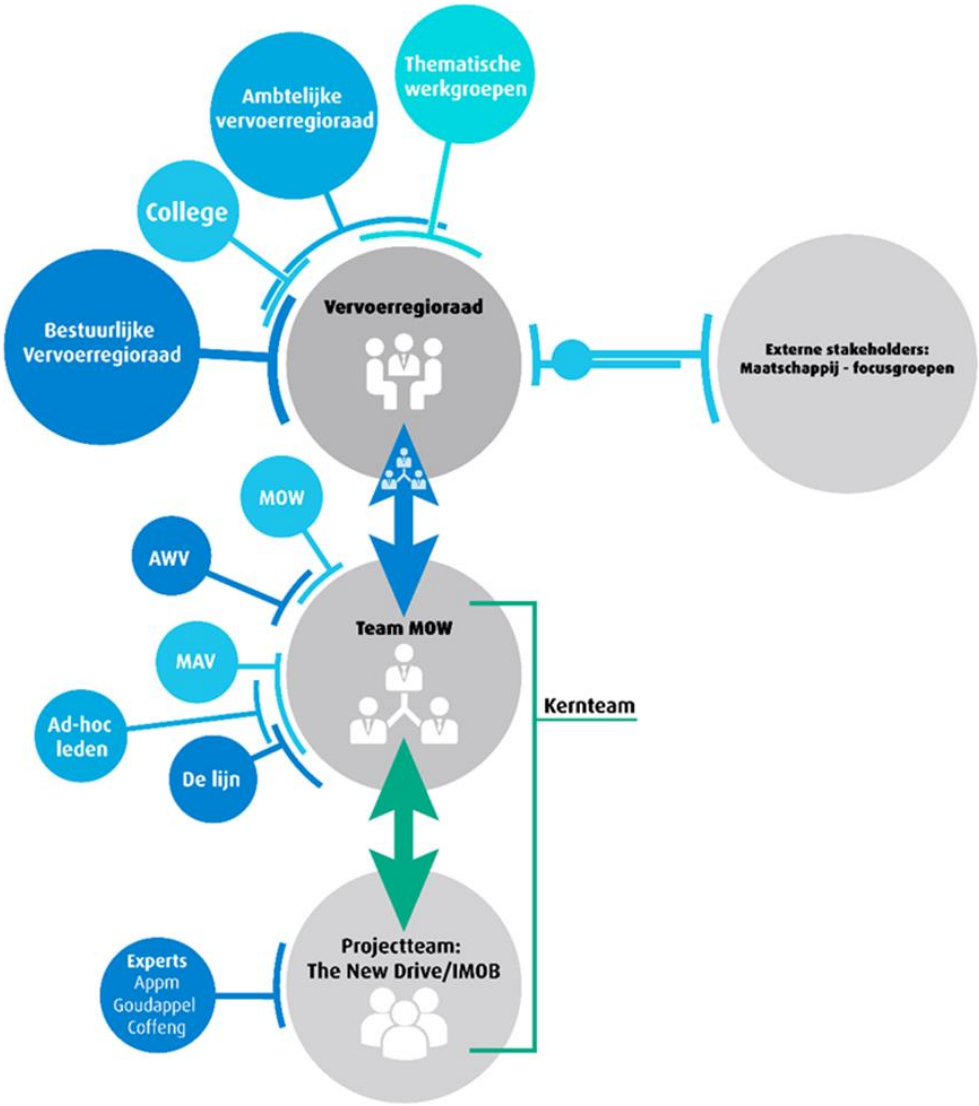
Vervoerregio Mechelen

- Gestart op 1/07/2016
- Naast vervoerregioraad ook College: voortgang bewaken en voorbereiding bestuurlijke raad
- Voorzitterschap: burgemeester Bonheiden en dep. MOW
- Vervoersplan
  - Kernnet besproken
  - Aanvullend net besproken
  - Vervoer op maat:
    - bestaande initiatieven integreren en aansturen via mobiliteitscentrale
    - buurtbussen in 3 gemeenten en deelfietsen
    - op te starten in 2018

→ adviezen en vervoersplan samen voorleggen aan bestuurlijke VVRR

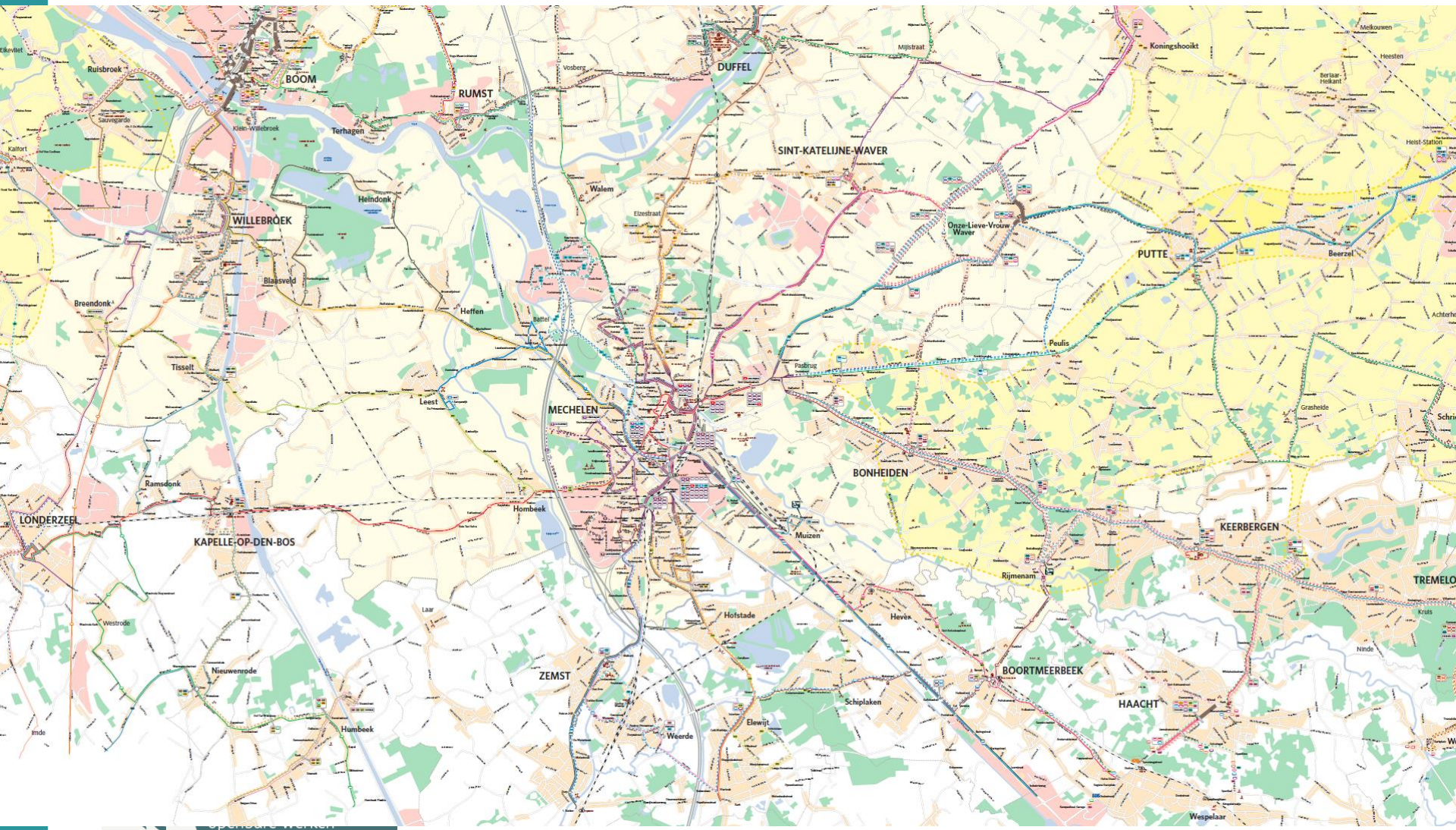
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Organisatiemodel vervoerregio Mechelen

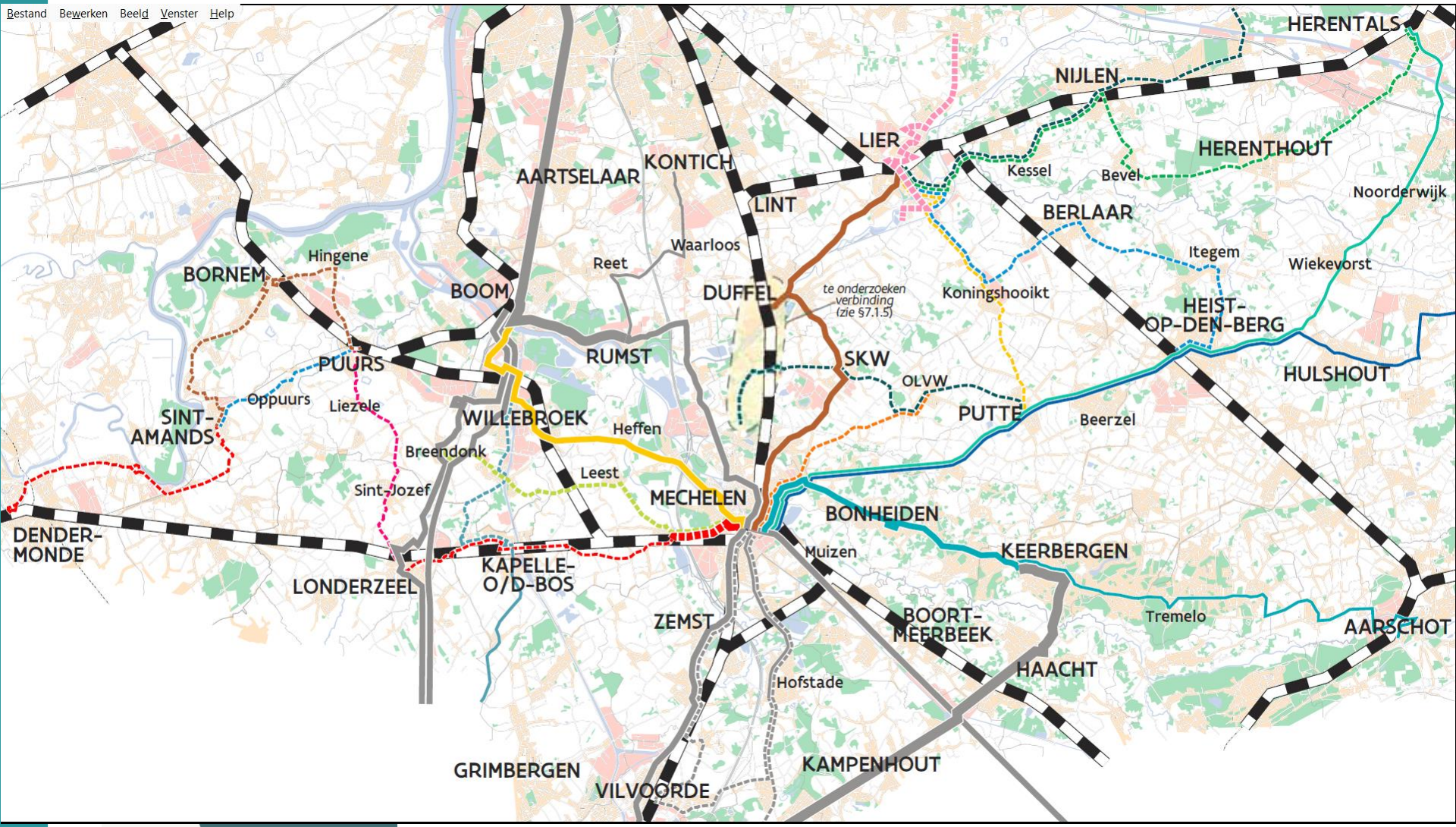


Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

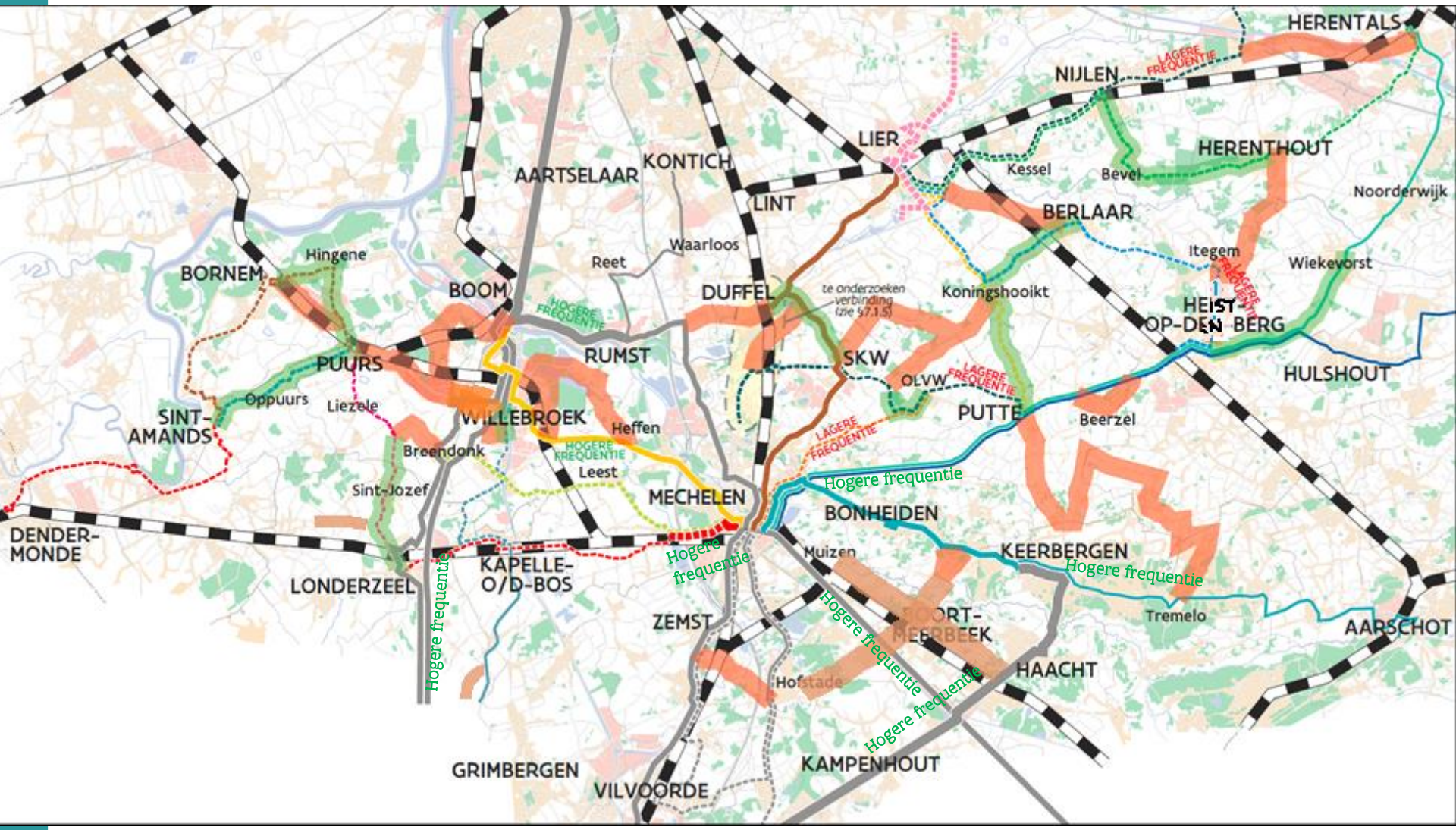
Huidige lijnen



Toekomstige lijnen ontwerp kernnet en aanvullend net



Wijzigingen aanbod



Rood = deeltracé waar daluurbediening verdwijnt

Groen= deeltracé waar nieuwe daluurbediening wordt ingevoerd

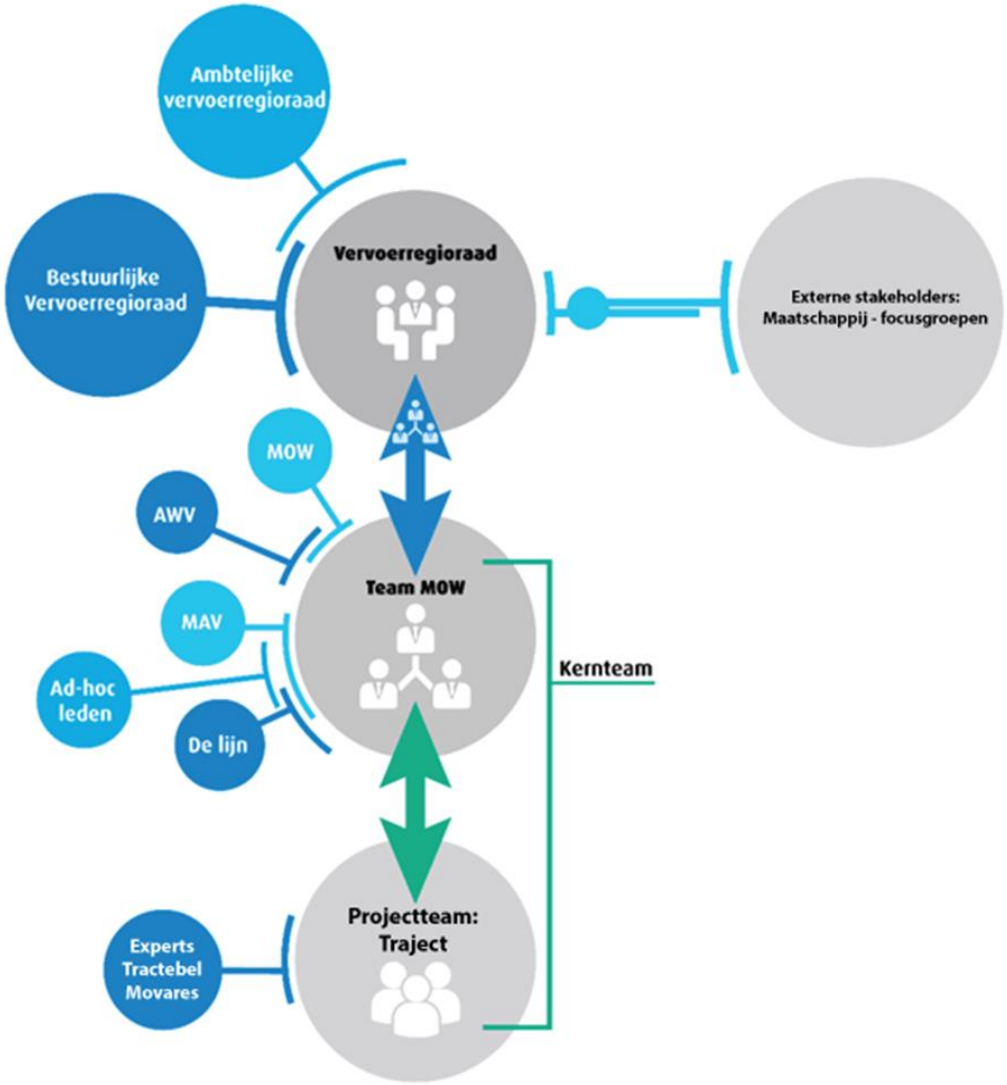
Hogere/lagere frequentie = deeltracé waar daluurfrequentie stijgt/daalt

Vervoerregio Westhoek

- Gestart op 16/09/2016
- Voorzitterschap: burgemeester Veurne en vertegenwoordiger dep. MOW
- Klankbordgroep
- Vervoersplan:
  - Kernnet en aanvullend net zijn besproken
  - Vervoer op maat is cruciale laag omwille van de landelijke regio en dus groot deel vraagafhankelijk vervoer.
  - Momenteel ± 275.000 ritten 'vervoer op maat': huidig belbusgebruik, vervoer zorginstellingen, aangepast vervoer, …
  - Voorstel '**Westflex**'

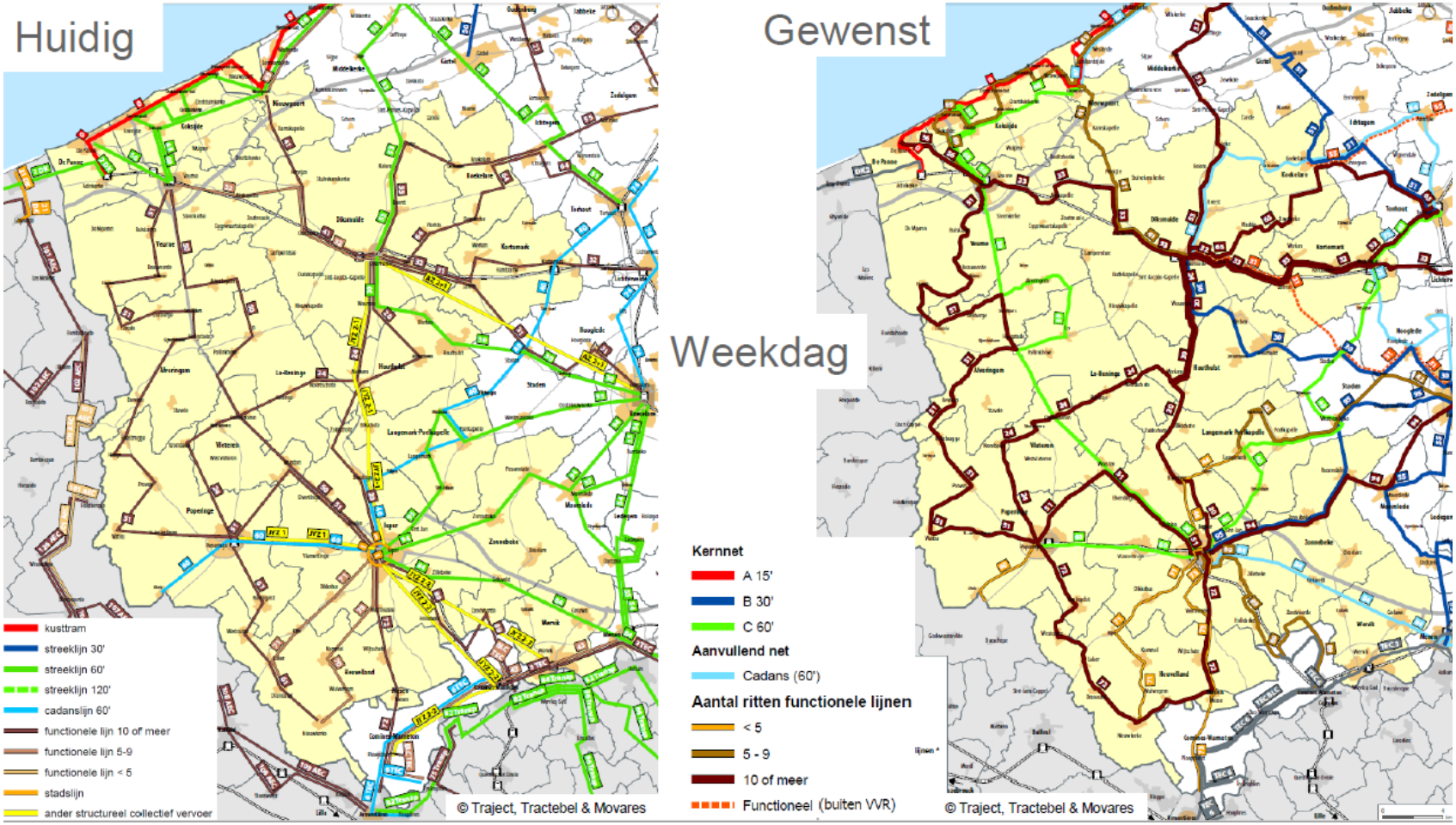
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Organisatiemodel vervoerregio Westhoek



Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Huidige en toekomstige lijnen ontwerp kernnet en aanvullend net



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Bijlage: Huidig aanbod

Wijzigingen aanbod

Lijnnr	Traject	Type lijn	Aantal ritten (gegeven) Weekdag (school	Versterking	Weekdag (vakantie	Zaterdag	Zondag	
0	Kusttram	Kusttram						
95	Ieper - Langemark - Roeselare	Streek	50	9	50	13	11	
94	Ieper - Passendale - Roeselare	Streek	44	5	44	12	9	
30	Diksmuide - Houthulst - Roeselare	Streek	32	13	32	16	12	
51	Oostende - Gistel - Eernegem - Torhout	Streek						
56	Veurne - De Panne	Streek	26	0	25	12	10	Rijdt meer tijdens vakantie (weekdag: 36, zaterdag: 30 en zondag: 26)
68	Oostende - Nieuwpoort - Koksijde - Veurne	Streek	35	0	34	0	0	
69	Veurne - Koksijde - Nieuwpoort (-Oostende)	Streek	40	0	32	28	25	
84	Ieper - Wervik - Menen - Moeskroen	Streek	28	7	28	12	9	
53	Diksmuide - Leke - Oostende	Streek						
40	Torhout - Kortemark - Ieper	Funct >5	34	0	11	8	6	
50	Ieper - Veurne	Funct >5	16	0	32	9	4	Rijdt op zaterdag en zondag meer tijdens vakantie (24 en 20)
72	Ieper - Mesen - Le Bizet - Armentières	Funct >5	14	2	14	9	5	
32	Lichtervelde - Diksmuide - Veurne	Funct >5	16	6	16	6	0	
64	Diksmuide - Aartrijke - Torhout	Funct >5	17	0	9	0	0	
74	Brugge - Torhout - Lichtervelde - Roeselare	Funct >5						
20	Diksmuide - Merkem - Ieper	Funct >5	10	4	9	7	0	
60	Ieper - Poperinge - Abele	Funct >5	43	0	42	12	9	
41	Diksmuide - Nieuwpoort	Funct >5	12	0	12	8	6	
89	Ieper - Komen	Funct >5	15	0	14	2	0	
33	*Veurne - Diksmuide - Lichtervelde*	*Funct >5*	*12*	*0*	*9*	*6*	*0*	
65	*Diksmuide - Koekelare - Torhout*	*Funct >5*	*17*	*0*	*9*	*0*	*0*	
55	Diksmuide - Leke - Brugge	Funct >5						
24	Diksmuide - Oostvleteren - Poperinge	Funct <5	12	0	0	0	0	
43	Komen - Menen	Funct <5	6	0	6	0	0	
51	Ieper - Poperinge - Roesbrugge - Veurne	Funct <5	10	0	2	0	0	
61	Poperinge - Dranouter - Nieuwkerke	Funct <5	10	0	5	0	0	
70	Ieper - Kemmel - Nieuwkerke	Funct <5	5	0	0	0	0	
71	Ieper - Dranouter	Funct <5	8	0	4	0	0	
31	Roeselare - Hooglede - Diksmuide	Funct <5						
1	Ieper - Ieper	Stad	28	0	28	25	21	

Bijlage: Aanbod scenario 5 Gewenste OV-structuur

Lijnnr	Traject	Type lijn	Aantal ritten (gegeven) Schooldagen	Versterking	Vakantiedagen	Zaterdag	Zondag	
0	Kusttram	A						
95	Ieper - Passendale - Roeselare	B	56	2	56	56	28	
30	Diksmuide - Houthulst - Hooglede - Roeselare	B	56	8	56	56	28	
51	Oostende - Gistel - Eernegem - Torhout	B						
40	Ieper - Kortemark - Torhout	C	28	10	28	28	0	
50	Ieper - Veurne - Koksijde ~~- De Panne~~	C	28	3	28	28	28	Rijdt zondag alleen tijdens de zomermaanden
68	Nieuwpoort - Koksijde - Veurne	C	51	2	51	28	28	
72	Ieper - Mesen - Westouter - Poperinge ~~Le Bizet (- Armentières)~~	FN	12	0	12	0	0	
73	~~Ieper - Mesen - Le Bizet~~	FN	2	0	0	0	0	
32	Diksmuide - Kortemark - Torhout	FN	16	6	12	0	0	
64	Diksmuide - Aartrijke - Torhout	AN	28	2	28	28	0	
84	Ieper - Geluwe - Menen	AN	28	5	28	28	13	
53	Diksmuide - Leke - Oostende	FN	Functioneel					
75	Torhout - Kortemark - Hooglede - Roeselare	AN						
67	Nieuwpoort - Oostende	AN						
20	Diksmuide - Ieper	FN	16	0	16	0	0	
60	Ieper - Poperinge	C	28	4	28	28	0	
60	Poperinge - Abele	FN	4	0	0	0	0	
24	Diksmuide - Oostvleteren - Poperinge	FN	9	0	0	0	0	
~~43~~	~~Komen - Menen~~	FN	0	0	0	0	0	
33	Veurne - Diksmuide - Lichtervelde	FN	10	0	4	0	0	
41	Diksmuide - Nieuwpoort	FN	5	0	5	0	0	
51	Ieper - Poperinge - Roesbrugge - Veurne	FN	10	0	0	0	0	
~~61~~	~~Poperinge - Dranouter - Nieuwkerke~~	FN	0	0	0	0	0	
~~70~~	~~Ieper - Kemmel - Nieuwkerke~~	FN	0	0	0	0	0	
71	Ieper - Dikkebus - Kemmel - ~~Dranouter~~ - Nieuwkerke	FN	3	2	0	0	0	
89	Ieper - Komen	FN	5	0	0	0	0	
94	Ieper - Passendale - Roeselare	FN	12	0	0	0	0	
69	Veurne - Koksijde - Nieuwpoort - Oostende	FN	8	0	5	0	0	
42	Langemark - Roeselare	FN	8	0	0	0	0	
44	Langemark - Ieper	FN	1	0	0	0	0	
45	Torhout - Houthulst	FN	3	0	0	0	0	
65	Torhout - Koekelare - Diksmuide	FN	12	0	0	0	0	
56	Veurne - De Panne	FN	16	0	16	16	16	zaterdag / zondag alleen in de zomer
31	Roeselare - Hooglede - Diksmuide	FN						
55	~~Diksmuide - Leke~~ Koekelare - Brugge	FN	Reisweg ingekort					
1	Ieper - Ieper	Lokaal						

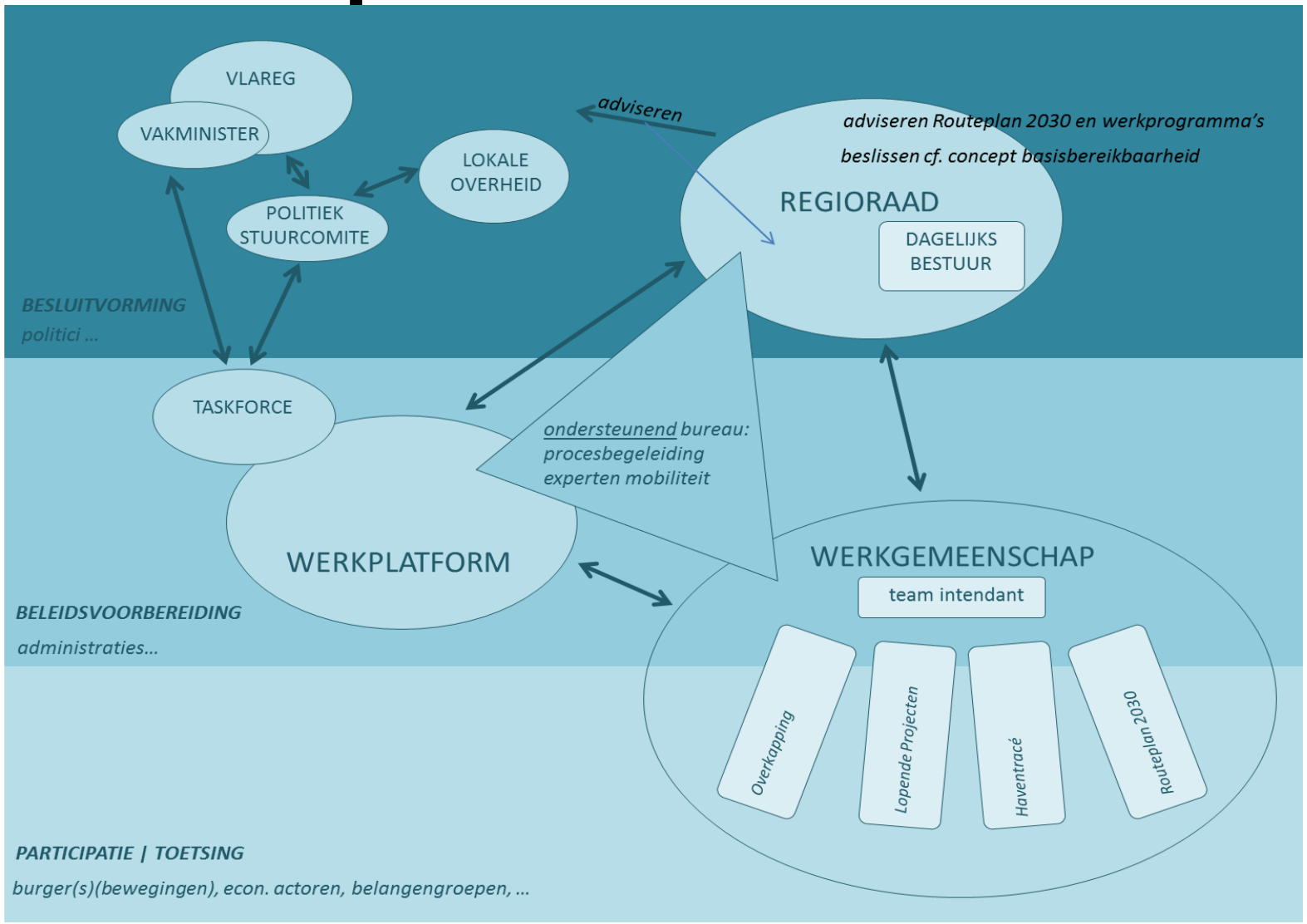
Vervoerregio Antwerpen



- Startpunt: Toekomstverbond tussen Vlaanderen, stad Antwerpen en aantal burgerbewegingen
- Mobiliteitsplan = Routeplan 2030, zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen
- Voorzitterschap: schepen Mobiliteit stad Antwerpen en vertegenwoordiger dep. MOW
- Opdracht voor opmaak mobiliteitsplan binnenkort gegund
- Initiatieven als Citypass en MaaS zullen nodige aandacht krijgen

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Organisatiemodel vervoerregio Antwerpen



Financiering

- Geen besparingsoefening, wel budgetneutraliteit.
- Ambitie blijft elke beschikbare euro optimaal in te zetten.
- Er worden financiële (gesloten) enveloppes uitgewerkt per vervoerregio.
- Elke vervoerregio blijft dus aanspraak maken op evenveel (exploitatie)middelen op basis van de huidige verdeling.
- Voor de proefregio's zijn deze enveloppes ondertussen gekend en overgemaakt.
- De financiële middelen zelf worden niet (fysiek) overgedragen.
- Binnen de Vlaamse begroting werden de beschikbare middelen reeds gegroepeerd onder een nieuw programma 'basisbereikbaarheid'.

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Financiering

- Algemene uitgangspunten:
  - Beoogde continuïteit van het aanbod vrijwaren
  - Vervoerregio's voldoende kansen te geven hun expertise uit te bouwen
  - Voldoende bedrijfseconomische continuïteit te bieden aan de huidige uitvoerders, in het bijzonder De Lijn.
- Doorvertaald:
  - De Lijn maakt een ontwerp kern- en aanvullend net voor elke regio op basis van de beschikbare middelen binnen deze regio die ook vandaag al naar regulier vervoer vloeien → maar dus exclusief de budgetten voor het vraagafhankelijk vervoer binnen De Lijn, zijnde leerlingenvervoer en belbussen
  - Voor de initiatieven binnen het vervoer op maat zijn in eerste instantie alvast deze huidige budgetten voor de belbussen binnen De Lijn ter beschikking, ruim 30 miljoen euro. Daarnaast kan ook binnen de budgetten van het leerlingenvervoer, zo'n 70 miljoen euro, door de vervoerregio naar synergiën gezocht worden met ander vervoer op maat.

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Financieel model: spilscenario's

De door Deloitte en TML uitgevoerde studie gaf aan dat, los van de budgetten voor het leerlingenvervoer (theoretisch) 112 miljoen euro naar het vervoer op maat zou kunnen vloeien.

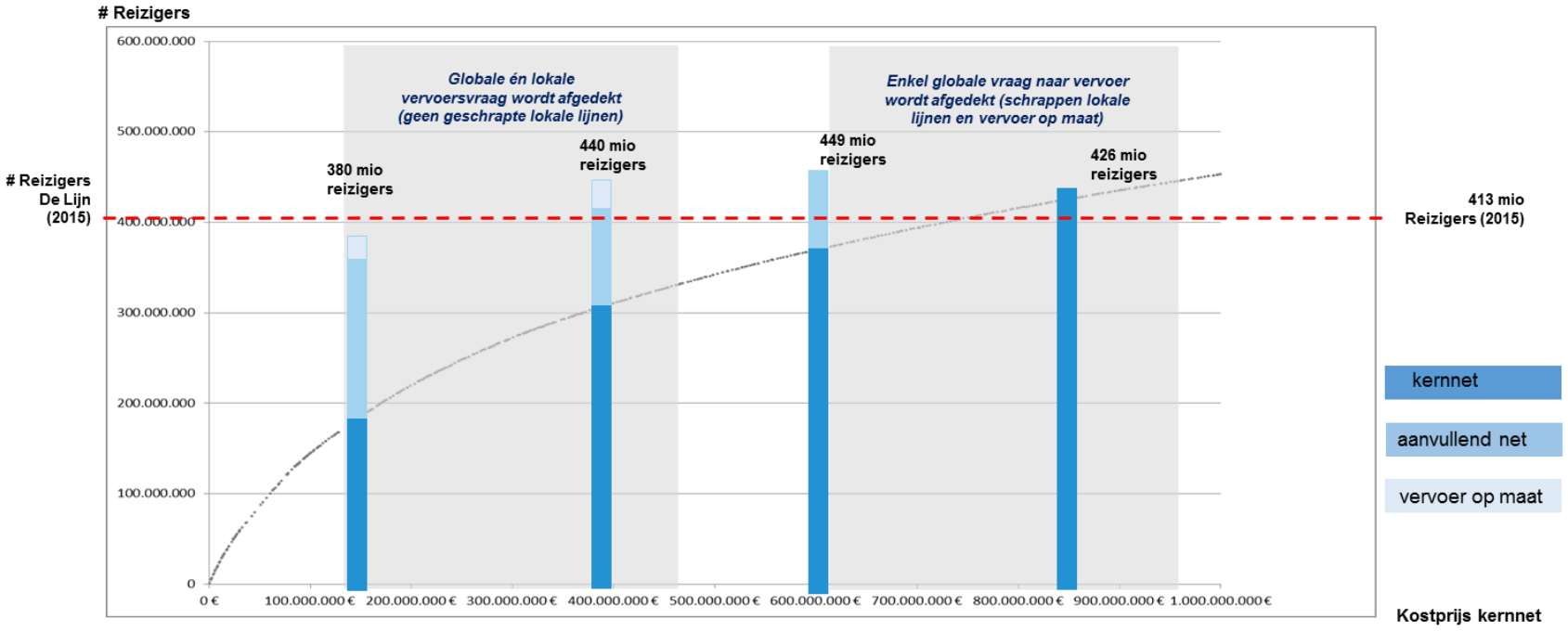
Dit impliceert met andere woorden dat er vandaag nog veel bussen rondrijden op reguliere lijnen die efficiënter zouden kunnen benut worden indien ze voor initiatieven rond het vervoer op maat worden ingezet.

Het is in de toekomst uiteraard de verantwoordelijkheid en taak van de vervoerregioraden om naar eigen aanvoelen zelf het evenwicht te vinden tussen dit regulier aanbod (uitgevoerd door De Lijn) en specifieke vervoer op maat voor de (te) kleine vervoerstromen. Weliswaar steeds binnen dezelfde gesloten budgettaire enveloppe.

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Financieel model: spilscenario's

Scenario 2 = optimale scenario want meer vervoer met minder. Met dezelfde middelen wordt zowel de lokale als globale vervoersvraag beantwoordt.



Scenario 1
Totale kost: 672 mio €
Geschrapte verbindingen: 0%
Reizigers: 380 mio
Toename reizigers: -8,0%

Kernnet	150 mio
Aanv. Net	411 mio
VOM	111 mio
TOTAAL	672 mio

Scenario 2
Totale kost: 851 mio Euro
Geschrapte verbindingen: 0%
Reizigers: 440 mio
Toename reizigers: +6,6%

Kernnet	386 mio
Aanv. Net	352 mio
VOM	112 mio
TOTAAL	851 mio

Scenario 3
Totale kost: 851 mio Euro
Geschrapte verbindingen: 50,6%
Reizigers: 449 mio
Toename reizigers: +8,8%

Kernnet	600 mio
Aanv. Net	251 mio
VOM	0
TOTAAL	851 mio

Scenario 4
Totale kost: 851 mio Euro
Geschrapte verbindingen: 75,1%
Reizigers: 426 mio
Toename reizigers: +3,1%

Kernnet	851 mio
Aanv. Net	0
VOM	0
TOTAAL	851 mio

Budget 672 mio €

Huidig budget (incl. VAV) 851 mio €

Financieel model: spilscenario's

De eerste ervaringen binnen de proefregio's wijzen er op dat de vervoerregioraden er niet massaal voor kiezen budget van de reguliere lijnen af te romen voor specifiek vervoer op maat, maar veelal dicht uitkomen bij de ontwerpen van De Lijn. Dat wil zeggen dat de nieuwe methodologie van De Lijn al veel dichter aansluit bij de vervoersvragen die ook de lokale mandatarissen willen zien opgevangen.

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Voorlopige evaluatie, inzichten en werkpunten



Verbeterd interbestuurlijk overleg

- Vervoerregioraad vertegenwoordigt
  - Gemeenten
  - Beleidsdomein MOW (departement MOW, AWV, De Lijn)
  - Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
  - NMBS/Infrabel
  - Dep. Omgeving
  - Provincie
  - …
- Departement MOW = regisseur
- Co-voorzitterschap: politieke vertegenwoordiger gemeente + departement MOW
- Ambtelijk overleg bereidt voor, bestuurlijk overleg beslist

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verhoogde participatie en inspraak

Verantwoordelijkheden en taken vervoerregioraad:

- Advies over kernnet
- Beslissing uitrol aanvullend net en vervoer op maat
- Opmaak mobiliteitsplan voor de vervoerregio
- Op regionaal niveau en samen mobiliteitsissues bespreken en aanpakken
- Monitoring en evaluatie van basisbereikbaarheid



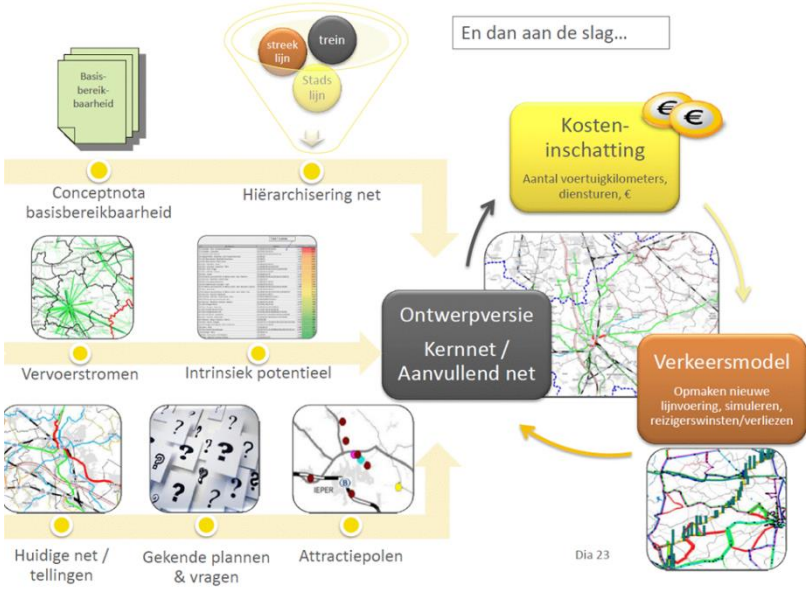
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Interne organisatie

- VVM De Lijn
  - Raad van Bestuur gaf goedkeuring voor principes reorganisatie
  - Startschot voor 'to be' organisatiemodel, verder uitwerken organogram en transitieplan
  - Bedoeling is tweeledig:
    - Concurrentietoets doorstaan met privéondernemingen wanneer in 2020 markt geliberaliseerd wordt
    - Werking optimaal afstemmen op vervoerregio's
- Agentschap Wegen en Verkeer
  - Aanstellen van regiomanagers:
    - Aanspreekpunt AWV voor steden en gemeenten
    - Begeleiding vervoerregioraden, terugkoppeling en vertaling naar agentschap
- Departement MOW
  - Vertegenwoordiging Vlaams mobiliteitsbeleid
  - Voorbereidingen om rol trekker/co-voorzitter op te nemen in vervoerregioraad
  - Meer nadruk op regionale mobiliteitsplannen en –projecten
  - Input van lokale en bovenlokale ervaringen – responsabilisering lokale besturen
  - Versterking beleidscapaciteit

Methodologie Vervoersplan

- Methodologie De Lijn voor voorstel kernnet en aanvullend net



- Methodologie wordt verder geoptimaliseerd a.d.h.v.:
  - Gevalideerde conclusies studie Deloitte en TML
  - Gecapteerde opmerkingen van de vervoerregioraden in de proefregio's
- Resultaat wordt getoetst a.d.h.v. vervoermagnetenanalyse/ bevragingen

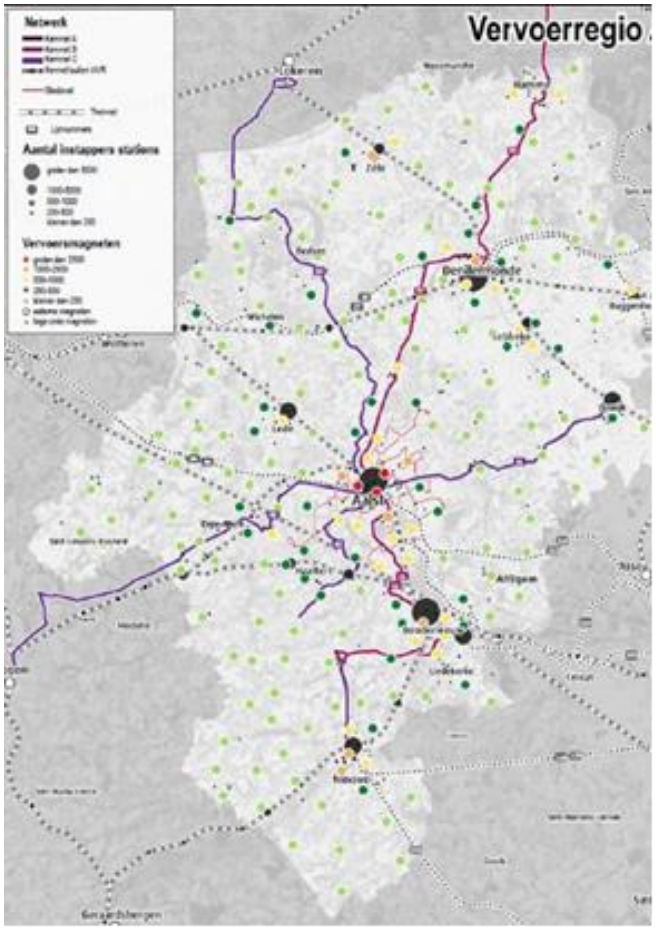
Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vervoersmagnetenanalyse

- Vervoersmagneet = elke concentratie van woningen, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen met een bepaalde dichtheid (attractiepolen)
- Methode om een vervoersnetwerk af te toetsen, niet geschikt om netwerken te ontwerpen
- Vertrekpunt: ruimtelijke configuratie

→ toetssteen voor het ontwerp kernnet en aanvullend net van de De Lijn – toegepast in Aalst en Mechelen

Conclusie: het netwerk van kernnet en aanvullend net komt overeen met de vervoersmagnetenanalyse



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

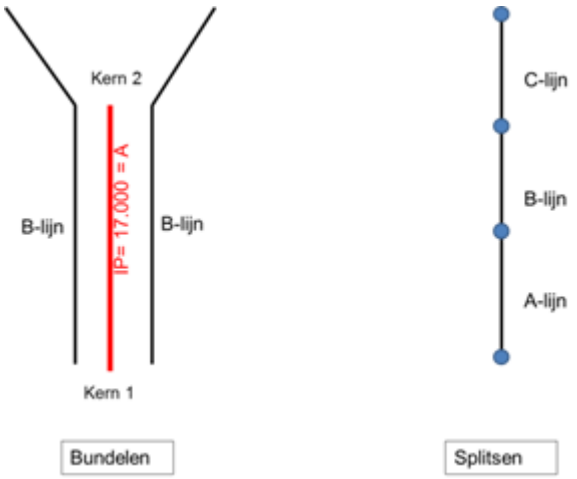
Methodologie ontwerp kernnet en aanvullend net

- Conceptnota basisbereikbaarheid
  - Vb: vraaggericht systeem, maatschappelijke functies bereiken, aandacht voor combimobiliteit, …
- Hiërarchisering van het net
  - Vb: geen aanbod KN/ AN waar aanbod NMBS voldoende hoog is om vervoervraag af te dekken
- Vervoerstromen
  - Detectie verplaatsingsstromen over alle modi en motieven heen

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Methodologie ontwerp kernnet en aanvullend net

- Intrinsiek Potentieel
  - de gewogen verplaatsingsstroom tussen 2 kernen op basis van de trajectlengte
  - Segmenteren van een traject: bundelen/ splitsen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Methodologie ontwerp kernnet en aanvullend net

- Huidig net en tellingen
- Gekende plannen en vragen
  - Van gemeentebesturen en andere stakeholders (NMBS)
- Iteratief proces
  - Verkeersmodellen: simulaties van kernnet en aanvullend net
  - Kosteninschatting: bewaken budgetneutraliteit

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Methodologie ontwerp kern- en aanvullend net: kwaliteitseisen en kantelpunten

Type lijnen	IP	
A Lijn	> 15.000	Minstens 4 voertuigen / uur
B Lijn	<14.999 en > 4.500	Minstens 2 voertuigen / uur
C Lijn	<2.500 en >4.499	Minstens 1 voertuig / uur
Aanvullend net	<1000	Minstens 1 voertuig/uur per richting

Type lijnen	Amplitude weekdagen	Amplitude zaterdag	Amplitude zondag
A Lijn	6u – 23u	8u – 23u	Op vraag: 8u-21u
B Lijn	6u – 23u	8u – 23u	Op vraag: 8u-21u
C Lijn	6u – 19u	8u – 19u	Op vraag: 8u-19u
Aanvullend net	Geen minimumnorm	Geen minimumnorm	Geen minimumnorm

- Omrijfactor kernnet: maximaal 1,3, doorstroming maximaal en haltedichtheid binnen steden hoog en buiten steden laag
- Omrijfactor aanvullend net: kan hoger zijn dan 1,3

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Concretiseren vervoer op maat



- Test vervoer op maat
  - Tijdens regelluw kader
  - In de proefregio's
  - Start met 1 à 2 belbusgebieden
  - Doelgroepenvervoer wordt stelselmatig geïntegreerd
  - Beroep op belbuscentrale en mobiliteitscentrale aangepast vervoer: geënt op huidige werking, functionaliteiten van de ICT-programma's, …
- Definitieve situatie
  - Creëren van schaaleffecten door de volledige integratie van alle centrales voor alle vormen van vervoer op maat d.m.v. één mobiliteitscentrale





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Taken van de Mobiliteitscentrale

- Informatieverstrekking en advies over alle aanbod van openbaar vervoer incl. vervoer op maat, 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
- De mobiliteitscentrale houdt rekening met de mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker (account per gebruiker).





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Communicatie



- Website www.basisbereikbaarheid.be met een publiek deel en een afgesloten werkruimte voor de vervoerregioraden
- Twee Mobiliteitsbrieven met als thema Basisbereikbaarheid
  - December 2016
  - Januari 2018
- Communicatieluik moet op korte termijn uitgebreid worden naar breder publiek en gemeenten
- Er zal veel aandacht geschonken worden aan change management

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verdere stappen



Methodologie Mobiliteitsplan vervoerregio

- Mobiliteitsplan kadert binnen krijtlijnen Mobiliteitsplan Vlaanderen en witboek Ruimte Vlaanderen
- Mobiliteitsplan spreekt zich uit over:
  - Gewenst OV-netwerk
  - Combimobiliteit
  - Flankerende maatregelen
  - Fietsroute- en fietssnelwegennetwerk
  - Vrachtroutenetwerk
  - Infrastructuur diverse modi
  - ….
- De vervoerregioraad formuleert adviezen voor het **geïntegreerd investeringsprogramma (GIP)**. Daarna terugkoppeling GIP m.b.t. investering in 'hun' vervoerregio

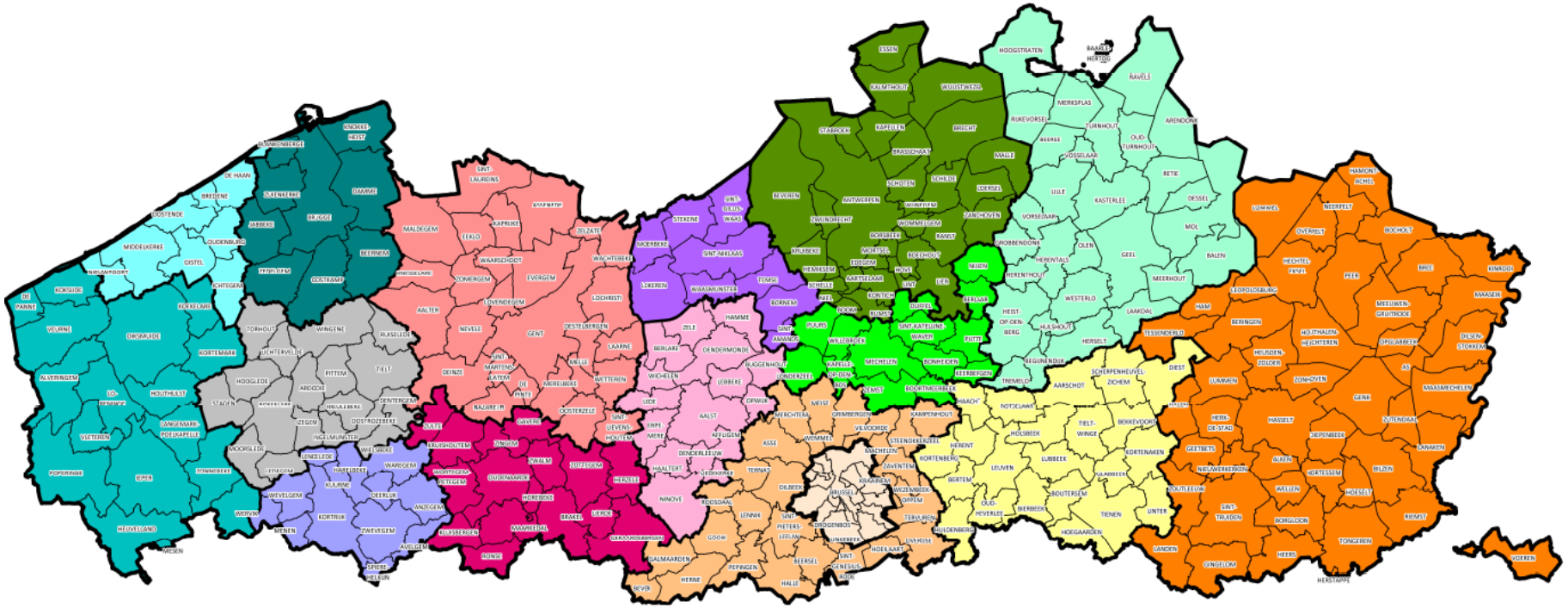
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Indeling vervoerregio's

- Samenhang op vlak van vervoersstromen
- Ruimtelijke samenhang
- Intergemeentelijke samenwerking
- Clustering rond (centrum)steden

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

15 vervoerregio’s



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verlenging regelluw kader

- Looptijd proefprojecten: momenteel 31 maart 2018
- Wijzigingsdecreet voor te bereiden: verlenging regelluwe zone tot 31 maart 2019
- Mobiliteitsplannen nog niet goedgekeurd door de vervoerregioraden
- Invulling vervoer op maat: verder uit te werken door de vervoerregioraden

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Evaluatie en volgende fases

- Eindevaluatie van de werking en organisatiestructuur van de vervoerregioraden van de proefprojecten AS IS
- Beoordeling effectiviteit vervoersmodel.
- Voorstel voor de organisatie van de mobiliteitscentrales.
- Opmaak draaiboek voor een mobiliteitsplan op het niveau van de vervoerregio.
- Financieringsvoorstellen met inbegrip van de repercussies op de Vlaamse begroting en de lokale besturen.
- Reguleringsimpactanalyse

=> Te integreren in regelgeving

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Regelgeving Basisbereikbaarheid



Nood aan nieuwe decretale basis 'Basisbereikbaarheid'
Volgende decreten worden geconsolideerd of gewijzigd:

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

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Voorbereiding Basisbereikbaarheid in heel Vlaanderen

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		

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Vragen?

Dank voor uw aandacht

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Filip Boelaert
Roger Kesteloot