

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 382
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 14 december 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Openbaar vervoer - Bereikbaarheidsindicator

In het document 'Dry Run indicatoren beheersovereenkomst 2017-2020', dat dateert van maart dit jaar en als bijlage werd toegevoegd bij de schriftelijke vraag nr. 1578 van collega Joris Vandenbroucke, ingediend op 7 juli 2017, spreekt men op p. 3 over "de bereikbaarheidsindicator openbaar vervoer". Deze bereikbaarheidsindicator wordt gedefinieerd als: "De gemiddelde snelheid van verplaatsingen van deur tot deur vanuit alle herkomsten naar een bestemmingsgebied toe".

De status van deze indicator was op 31 december 2016: "Voor het opstellen van de bereikbaarheidsindicator voor openbaar vervoer wordt in eerste instantie geanalyseerd hoe deze indicator is opgesteld en gebruikt wordt in Nederland. Daar wordt de gemiddelde snelheid van verplaatsingen vanuit alle herkomsten naar een bestemmingsgebied toe berekend. De bereikbaarheidsindicator maakt dus de gemiddelde snelheid waarmee gebieden bereikt kunnen worden inzichtelijk. Aansluitend wordt gekeken welke data beschikbaar is in Vlaanderen om deze indicator op te stellen. Zowel het voor- en natransport (te voet/fiets/auto) als de kwaliteit van het openbaar vervoer zelf (reistijd, frequentie, enz.) als de aantallen reizigers zijn hierbij belangrijk. Hierdoor kunnen bepaalde gebieden (gemeenten of vervoerregio's) worden vergeleken. Belangrijk hierbij is dat het absolute cijfer op zich niet zo veel zegt, maar vooral de vergelijking ná de invoering van bepaalde maatregelen (openbaar vervoer, flankerende maatregelen, ...) een indicatie geeft op de bereikbaarheid van een gebied.

De methodologie alsook de resultaten van de bereikbaarheidsindicator voor de proefregio's zullen voorhanden zijn tegen het einde van het 2de kwartaal 2017. De Lijn deelt haar methodologie en de resultaten in de proefregio's met het team MOW en de vervoerregioraden van de betrokken proefregio's."

Uit het bovenstaande blijkt dat de indicator het afgelopen jaar zou worden uitgewerkt voor Vlaanderen, ten einde alle resultaten beschikbaar te hebben.

Tegelijkertijd staat er in de beheersovereenkomst van De Lijn zelf (p.17): "Om zicht te krijgen op de bereikbaarheid van een regio met het openbaar vervoer, wordt - op basis van de provinciale verkeersmodellen - een methodologie uitgewerkt die deze bereikbaarheidsindicator objectief meet."

De bereikbaarheidsindicator wordt in beide documenten als een belangrijke indicator naar voor geschoven. Toch moet - na de goedkeuring van de beheersovereenkomst - de indicator nog worden uitgewerkt voor Vlaanderen. Bovendien zegt De Lijn dat ze nog

moet bekijken of alle nodige data hiervoor beschikbaar zijn in Vlaanderen. Met deze onduidelijkheid, naast het gegeven dat de indicator slechts zinvol is als instrument om vergelijkingen te maken in de tijd, wens ik aan de minister de volgende vragen voor te leggen.

1. Kan de minister duiden op welke manier de bereikbaarheidsindicator werkbaar zal zijn als indicator voor de beheersovereenkomst 2017-2020 als de indicator zelf nog in 2017 moest worden uitgewerkt?
2. Aansluitend op bovenstaande vraag wens ik te vernemen of alle data, nodig om deze indicator op te maken, beschikbaar zijn voor Vlaanderen?

Zo ja, graag een overzicht van de gebruikte data.

Zo nee,

- a) Welke data ontbreken nog?
 - b) Wanneer zullen deze data beschikbaar zijn?
 - c) Wanneer zal de bereikbaarheidsindicator voor Vlaanderen opgesteld kunnen worden?
 - d) Op welke manier wordt deze indicator dan gemeten in de voortgangsrapportage van de beheersovereenkomst?
3. De methodologie alsook de resultaten van de bereikbaarheidsindicator voor de proefregio's zouden tegen het einde van het tweede kwartaal van 2017 voorhanden zijn.
Kan de minister de methodologie (incl. een overzicht van de gebruikte data) en de resultaten voor de verschillende proefregio's meedelen en toelichten?
 4. Voor het opstellen van de Vlaamse indicator zou worden gekeken hoe Nederland deze indicator gebruikt. In oktober van dit jaar publiceerde het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de studie "De bereikbaarheidsindicator uitgewerkt voor openbaar vervoer: BBI-ov – Het beleidskader, uitwerking en toepassing". Daaruit blijkt dat ook Nederland nog zoekende is naar hoe het instrument optimaal gebruikt kan worden.

Kan de minister toelichten op welke manier de kennis vanuit Nederland werd meegenomen in de uitwerking van de Vlaamse bereikbaarheidsindicator?

ANTWOORD

op vraag nr. 382 van 14 december 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. De nieuwe indicator is bedoeld om de nieuwe netwerken te evalueren. De aanpassingen in het kader van basisbereikbaarheid zullen als eerste worden geëvalueerd met de bereikbaarheidsindicator. Binnen dit nieuwe concept staat immers niet het (al te vaak blinde) aanbod centraal, maar wel de bereikbaarheid van belangrijke 'attractiepolen'.
2. Ja, ondertussen zijn alle data verzameld. Het betreft de totale reistijd, als som van voortransport, wachttijd, reistijd en natransport. Ook het aantal reizigers en de verwachte toe- of afname in het scenario zijn van belang. Deze data worden verkregen vanuit de provinciale verkeersmodellen.
3. De OV-bereikbaarheidsindex berekent de relatieve toe- of afname van de reissnelheid, gewogen naar de relatieve reizigerswinst. Het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer wordt vermenigvuldigd met de afstand tussen herkomst en bestemming en gedeeld door de totale reistijd met het openbaar vervoer (deur tot deur). Dit wordt gesommeerd over alle te onderzoeken zones van de vervoerregio. Er wordt een index opgesteld om het voorliggende scenario in de proefregio relatief te wegen ten opzichte van de huidige situatie. De verwachte toename of afname in reizigers weegt de snelheidswinst. De index voor de proefregio's kan pas worden berekend als de nieuwe openbaar-vervoernetten zijn goedgekeurd. Dit hangt af van de beslissingsprocessen in de opgestarte vervoerregioraden.
4. Het Nederlandse rapport "bereikbaarheidsindicator uitgewerkt voor openbaar vervoer: BBI-ov" was nog niet beschikbaar toen De Lijn de OV-bereikbaarheidsindex had uitgewerkt. Wel werd de algemene bereikbaarheidsindicator, die de Nederlandse overheid al had uitgewerkt, door De Lijn onderzocht. De conclusie was dat deze niet voldeed aan de verwachtingen: in vele scenario's daalde de bereikbaarheids-indicatorwaarde ondanks het toevoegen van nieuwe buslijnen. Het basisprincipe van afstand en snelheid van deur tot deur werd wel overgenomen. Maar door ook te wegen naar de reizigersindex krijgt men realistischere evoluties.