

OMZENDBRIEF MOW 2019 01

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Toerisme, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand

Aan:

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

De Vlaamse steden en gemeenten

BETREFT: DE OPSTART EN WERKING VAN DE VERVOERREGIO'S

Inhoudsopgave:

1.	Context	2
2.	De vervoerregioraad.....	4
	a. Samenstelling	4
	b. De voorzitters	5
	c. De interne organisatie	5
	d. Beraadslaging	6
	e. Overleg met aangrenzende vervoerregio's	6
	f. Team MOW	6
3.	De opdrachten van de vervoerregioraad	7
	a. Algemene beschrijving	7
	b. Het regionaal mobiliteitsplan	7
	c. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan	9
	d. De procedure.....	10
	e. De opvolging van projecten en programma's	11
	f. Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)	12
4.	Participatie	12
	a. Participatie bij de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan.....	12
	b. Participatie in de vervoerregio	13
5.	De hiërarchie van netwerken en knooppunten	13
	a. Openbaar personenvervoer	14
	b. Methodologie	15
	c. Het vervoer op maat	16
	d. De Mobiliteitscentrale.....	17

1. Context

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (Decreet Basisbereikbaarheid) geeft een nieuwe richting aan het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Het Decreet actualiseert en moderniseert het Decreet Mobiliteitsbeleid en de regelgeving inzake het openbaar personenvervoer over de weg.

Het geeft de basis voor een krachtig, geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat er op moet gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Iedereen moet zich kunnen ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Onze ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, horeca en evenementen.

We bouwen aan een multimodaal mobiliteitssysteem waarmee we de economie en de maatschappij ondersteunen. Het is toekomstbestendig, heeft een hoge gebruikerskwaliteit en biedt een breed aanbod van mobiliteitsalternatieven. De fundamenten van basisbereikbaarheid: een sterk, vraaggericht openbaar vervoer, netwerken van veilige fietspaden en mobipunten waar de overstap tussen verschillende vervoersmodi gefaciliteerd wordt, worden samen met de vervoerregio's gelegd.

Het kunnen bereiken van de belangrijke maatschappelijke en economische locaties vormt een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid. Hierbij wordt niet vertrokken vanuit het aanbod maar vanuit de effectieve vervoersvraag. Door een optimale en gerichte inzet van middelen wordt een performanter vervoersysteem uitgebouwd. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid vergroot en daardoor de reiziger en verlader overtuigt tot het gebruik van meer (duurzame) vervoerswijzen. Dit zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren.

Het verdwijnen van de schotten tussen de verschillende modi, maar ook tussen publiek, gedeeld en privaat transport zal de mobiliteit zoals we die vandaag kennen grondig wijzigen. Het vraagt ook om een meer intense samenwerking tussen publieke en private partijen en met tal van andere maatschappelijke actoren en burgers. Ook op deze nieuwe vormen van samenwerken moeten we ons voorbereiden, zowel op Vlaams niveau als binnen de vervoerregio's.

Basisbereikbaarheid moet worden gegarandeerd over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen. Concreet worden in het decreet Basisbereikbaarheid drie niveaus onderscheiden: het Vlaamse Gewest, de vervoerregio's en de gemeenten. Het tussenniveau van de vervoerregio's is een nieuwe laag ten aanzien van de bestaande organisatie van het mobiliteitsbeleid. Deze omzendbrief focust dan ook vooral op deze vernieuwing.

Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten en entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, wordt de afstemming op de regionale vervoersvraag bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen.

De vervoerregioraad is een vernieuwende vorm van interbestuurlijk overleg binnen het beleidsveld mobiliteit. Hiermee wenste de decreetgever tegemoet te komen aan de vraag vanuit de gemeenten naar meer betrokkenheid in het Vlaamse mobiliteits- en investeringsbeleid.

Met de vervoerregiowerking wordt het top-down beleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de

mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerd acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering, e.a.) om deze visie te realiseren.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen kenmerkt zich door een verspreid bebouwingspatroon. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden vaak excentrisch ingepland. De mobiliteitsuitdagingen van een gemeente eindigen daarom niet aan de gemeentegrens. In vervoerregiowerking is het belangrijk los te komen van het eigen territorium. Een structurele verkeersknoop op het eigen grondgebied heeft misschien een oorzaak in een naburige gemeente, waardoor best daar de investering gebeurt.

Daarenboven is het belangrijk los te komen van het unimodale denken: de oplossing van de structurele file naar het bedrijventerrein lost zich misschien niet op door een extra rijstrook aan te leggen, maar eerder door investeringen in beter OV- en fietsverbindingen.

De vervoerregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid van de regio. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het kernnet te regisseren. De vervoerregioraad is een overlegorgaan, multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld, binnen de vervoerregio.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma agentschap Wegen en Verkeer/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 gemeenten uit een regio zitten samen met de gewestelijke diensten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dit zijn het agentschap Wegen en Verkeer, de, de VVM De Lijn, het departement MOW en de Vlaamse Waterweg nv. Waar relevant zullen ook Lantis, het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Werkvennootschap mee aanschuiven. Ook Infrabel, de NMBS en de provincie kunnen worden uitgenodigd.

De vervoerregioraad wordt aldus (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen of het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale vervoersvragen en via een globale mobiliteitsbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

De invulling van basisbereikbaarheid wordt uitgewerkt in een regionaal mobiliteitsplan voor elke vervoerregio. Gemeenten kunnen deze mobiliteitsvisie nog verder verfijnen of verdiepen in een lokaal mobiliteitsplan, doch de opmaak of bijsturing ervan is niet meer verplicht.

Deze omzendbrief heeft tot doel een aantal bepalingen uit het decreet Hoofdstuk 1, Afdeling 2. te verduidelijken.

De invulling die in de omzendbrief aan een aantal bepalingen wordt gegeven, wordt gebaseerd op de inhoud van alle documenten die aan de Vlaamse Regering werden voorgelegd bij het tot stand komen van het decreet, o.a. de Nota's aan de Vlaamse Regering en Memorie van Toelichting bij het decreet betreffende de Basisbereikbaarheid en de conceptnota's die op 18 december 2015 en 27 oktober 2017 werden goedgekeurd door de Vlaamse Regering (zie www.basisbereikbaarheid.be 'regelgeving').

2. De vervoerregioraad

De vervoerregioraad bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid binnen de vervoerregio. De invulling van de raden combineert de expertise aan de kant van de modusafhankelijk mobiliteitsregie (departement MOW), vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWW, DVW, NMBS, Infrabel, Mobiliteitscentrale, enz.) en vanuit de vertegenwoordiging van de lokale besturen. Ook andere entiteiten worden betrokken, bijvoorbeeld de provincies, het departement Omgeving,

Waar al een goede intergemeentelijke samenwerking bestaat, wordt de vervoerregiowerking waar mogelijk ingepast en wordt de opgebouwde kennis meegenomen. Het is niet de bedoeling om goede samenwerkingen op te breken.

De interne structuur van de vervoerregioraden kan eveneens nog afgestemd worden op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio, teneinde tot een optimale werking te komen.

a. Samenstelling

Art. 7, §2 Decreet Basisbereikbaarheid:

De minimale samenstelling van de vervoerregioraad bestaat uit:

- 1. een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;*
- 2. een vertegenwoordiging van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW);*
- 3. een vertegenwoordiging van het Agentschap Wegen en Verkeer;*
- 4. een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net (de Lijn);*
- 5. een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv.;*
- 6. een vertegenwoordiger van de provincie indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio.*

In de gemeenten waar districten zijn opgericht, kan de vertegenwoordiging van de gemeente na beslissing van de gemeenteraad eveneens bestaan uit of aangevuld worden door een vertegenwoordiging van de districten.

Op eenvoudig verzoek kunnen vertegenwoordigers van de aangrenzende gemeenten als leden met adviserende stem in de vervoerregioraad worden opgenomen. Zij richten daartoe een verzoek aan de voorzitters van de betreffende vervoerregio.

De vervoerregio kan bijkomende leden aanduiden die deelnemen aan de vervoerregioraad en/of werkgroepen. Op deze manier wordt verzekerd dat alle relevante mobiliteitsactoren op de gepaste manier worden betrokken. Het kan bijvoorbeeld gaan om Vlaamse instanties zoals de Werkvennootschap, het Agentschap Maritieme Dienstverlening Kust, Lantis of het departement Omgeving. Daarnaast kunnen ook de overige exploitanten van openbaar vervoer, de Mobiliteitscentrale,... worden vertegenwoordigd, net als andere mobiliteitsactoren of relevante besturen.

De uiteindelijke samenstelling van de vervoerregioraad wordt vastgelegd in een huishoudelijk reglement dat in elke vervoerregio wordt opgemaakt.

Het huishoudelijk reglement van de vervoerregio kan ondermeer verdere bepalingen bevatten over:

- de naamgeving van de vervoerregio en het logo;
- de samenstelling van de vervoerregioraad en de modaliteiten van vervanging;
- de taken en rechten van de voorzitters en van de andere leden;

- de organisatie en het verloop van de vergaderingen, de agendering, de verslaggeving en openbaarheid;
- de wijze van beraadslaging, het quorum en de stemming;
- de oprichting van een dagelijks bestuur en werkgroepen;
- participatie en afvaardiging.

De vervoerregioraad kan op verzoek van een of meer leden beslissen om bijkomende instanties uit te nodigen op de vergadering volgens de vereisten van de agenda. Deze toevoeging kan de technische en terreinkennis vergroten en/of bijdragen aan de kwaliteit en het draagvlak voor het plan of project.

De vertegenwoordigers spreken namens hun organisatie. Om het draagvlak van het overleg en de besluitvorming te versterken is het belangrijk dat de vertegenwoordiging zorgvuldig wordt gekozen. De Vlaamse instanties die deel uitmaken van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigen de Vlaamse Regering en het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dragen van daaruit bij in de vormgeving en uitvoering op het niveau van de vervoerregio.

Om de inhoudelijke consistentie van de besprekingen te bevorderen zal de vertegenwoordiger van het departement, die eerder beleidssturend optreedt, een inhoudelijke coördinatieopdracht opnemen met de overige Vlaamse actoren.

b. De voorzitters

Art. 7, §2 tweede lid van het Decreet Basisbereikbaarheid:

Een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten vervult de voorzittersrol, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De politieke voorzitter wordt gekozen uit de vertegenwoordigers van gemeenten die behoren tot de vervoerregio. In afwachting van de voordracht door de gemeenten, kan de voorzittersrol enkel door een vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken worden opgenomen.

Het voorzitterschap wordt door beide voorzitters gezamenlijk uitgevoerd. De voorzitters roepen de vergadering samen, modereren de vergadering en stellen de consensus vast. De voorzitters waken over de uitvoering van het participatieproces. De voorzitters waken tevens over de uitvoering van de gemaakte werkafspraken, formaliseren de engagementen van de verschillende partners en volgen de opvolging ervan op in de schoot van de vervoerregioraad.

De voorzitters treden op als woordvoerder van de vervoerregio.

c. De interne organisatie

De vervoerregioraad kan in haar schoot een dagelijks bestuur oprichten die de agenda en beslispunten van de raad voorbereidt. De voorzitters van de vervoerregioraad zitten het dagelijks bestuur voor.

De vervoerregioraad kan in haar schoot werkgroepen oprichten die de werkzaamheden van de raad voorbereiden.

De organisatie van het dagelijks bestuur en de werkgroepen worden vastgelegd in het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad.

Het Departement MOW staat in voor de secretariaatstaken en organisatorische ondersteuning van de vergaderingen. Het Departement stelt een sharepointomgeving ter beschikking waarin de algemene, publieke documentatie wordt ontsloten en in een afgeschermd omgeving werkdocumenten worden uitgewisseld.

d. Beraadslaging

De vervoerregioraad vergadert zo vaak als nodig voor de uitvoering van de taken. De vervoerregioraad kan in het huishoudelijk reglement een quorum bepalen die moet worden bereikt om rechtsgeldig te vergaderen.

Het principe is dat op het niveau van de vervoerregio's standpunten op Vlaams niveau en op gemeentelijk niveau worden samengebracht. De vervoerregioraad beslist bij voorkeur bij consensus.

Om het beraadslagingsproces te ondersteunen kan de vervoerregioraad wel een stemmingsregeling uitwerken. Dergelijke regeling wordt opgenomen in het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad en wordt daarbij van toepassing gesteld voor die leden die ook formeel een verantwoordelijkheid toegewezen krijgen. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen stemgerechtigde leden en adviserende leden, ook kan een gewogen stemming worden uitgewerkt.

e. Overleg met aangrenzende vervoerregio's

Mobiliteit stopt niet aan de grenzen van de regio's. Concreet betekent dat netwerken over de vervoerregiogrenzen op elkaar aansluiten en er voldoende aandacht moet zijn voor het regio-overschrijdend verkeer en vervoer. Daarnaast dient er over worden gewaakt dat mobiliteitsprojecten een impact kunnen hebben in een aangrenzende gemeente en er voldoende wordt samengewerkt op regio-overschrijdende mobiliteitsvraagstukken.

Het is van belang dat een aantal permanente, grensoverschrijdende aandachtspunten ook worden meegenomen in de concrete uitwerking van de interne organisatie van de vervoerregio via het huishoudelijk reglement, bijv. opname van een vertegenwoordiger van de aangrenzende vervoerregio (of van een aangrenzend gewest, landsdeel, ...) in de relevante (thematische) werkgroep/werkbank, en in de overlegstructuren bij het tot stand komen van de regionale mobiliteitsplannen.

Daarnaast zullen de voorzitters, als woordvoerders van de vervoerregio, de nodige initiatieven nemen om voorzitters van aangrenzende vervoerregio's aan te spreken of om in te gaan op uitnodigingen van aangrenzende vervoerregio's om het grensoverschrijdend overleg als dat nodig is tot stand te brengen.

f. Team MOW

De Vlaamse instanties die deel uitmaken van de samenstelling van de vervoerregioraad, het Departement MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, de Lijn en de Vlaamse Waterweg, verenigen zich in het team MOW. Dat team kan nog verder worden uitgebreid met andere Vlaamse operationele instanties actief in de vervoerregio, zoals afdeling Maritieme Toegang van het

departement MOW, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, Lantis, de Werkvennootschap, de Vlaamse Regionale Luchthavens, enz...

Het team wordt begeleid onder het voorzitterschap van een vertegenwoordiger van het Departement MOW actief in de vervoerregio. Het is een overlegforum waarin de betrokken partners van het beleidsdomein MOW de standpunten stroomlijnen en vanuit een coherente visie deelnemen aan de vervoerregioraad. Anderzijds zijn zij verantwoordelijk voor informatiedoorstroming binnen hun entiteiten tussen het centrale niveau en de vervoerregio.

3. De opdrachten van de vervoerregioraad

a. Algemene beschrijving

Art. 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid:

De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor (het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Binnen de klijlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad de volgende taken:

- 1° regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;*
- 2° aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;*
- 3° het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;*
- 4° het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;*
- 5° het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren.*
- 6° maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;*
- 7° maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.*

b. Het regionaal mobiliteitsplan

Art. 11. §1. Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht.

§2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:

- 1. een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;*
- 2. operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn;*
- 3. een actieplan.*

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar.

De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.

§3. Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dat betekent dat:

- 4. het door onderzoek onderbouwd wordt;*
- 5. het opgemaakt of herzien wordt met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties;*
- 6. het doelbereik en de uitvoering ervan gemonitord wordt;*
- 7. het in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd wordt;*
- 8. het op basis van de tussentijdse evaluatie, vermeld in punt 4°, altijd geheel of gedeeltelijk herzien kan worden volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling.*

De vaststelling van een strategische visie, operationele doelstellingen en een actieplan kan worden gevolgd door de vaststelling van aanvullende operationele doelstellingen en acties, die vervolgens integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan.

De strategische visie kan niet worden opgeheven. Ze kan alleen geheel of gedeeltelijk worden herzien.

De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat. Deze weinig geïntegreerde aanpak werd in het verleden bestendig door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

De koppeling tussen de visieontwikkeling inzake mobiliteit, de infrastructuurinvesteringen en -onderhoud, de kwaliteit van dienstverlening en exploitatie, de ruimtelijke inrichting en het vervoer in het algemeen dient te worden versterkt. Het mobiliteitsbeleid werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. De noden van de reiziger en verlader werden bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer in het verleden te veel uit het oog verloren. De sturing beperkte zich tot de formulering van eenzijdige ambities, gericht op één modus.

De vervoerregioraad staat in voor de opstelling van een mobiliteitsplan voor de vervoerregio, dat elementen m.b.t. mobiliteit, verkeersveiligheid, doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar ook elementen vanuit ruimtelijke ordening, enz. samenbrengt in één geïntegreerd en coherent plan, zonder dat het regionaal mobiliteitsplan daarom alomvattend moet zijn. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt. Onder andere het wegennet, het netwerk van openbaar personenvervoer, het fietsnetwerk, de mobipunten en het logistiek netwerk kunnen hierin worden meegenomen.

Het regionaal mobiliteitsplan omvat naast een globale visie over het gewenste mobiliteitsnetwerk ook een concreet actieplan. Het plan wordt onder meer ook aangevuld met maatregelen op vlak van combimobiliteit (bv. deelfietsen) en de noodzakelijke flankerende maatregelen daartoe (bv. parkeerbeleid).

c. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan

Voor de opmaak van het eerste regionaal mobiliteitsplan wordt door het Departement MOW per vervoerregio een studiebureau aangesteld die de opmaak inhoudelijk en procesmatig zal begeleiden.

De opdrachtschrijving voor het studiebureau voorziet dat het planproces wordt opgedeeld in vier fasen :

Fase 1 : inventarisatie en onderzoek

In de eerste fase wordt een inventaris en een synthese gemaakt van de planningscontext (bestaande toestand, verplaatsingstromen, attractiepolen, plannen en studies, visies van stakeholders). Door de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein worden alle beschikbare gegevens over verplaatsingsstromen over alle modi en motieven heen ter beschikking gesteld. Indien noodzakelijk worden indien nodig bijkomende onderzoeken uitgevoerd en worden finaal de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen in kaart gebracht.

Het onderzoek bestaat uit een omgevingsanalyse, die o.m. betrekking heeft op de huidige infrastructuur en aangeboden mobiliteitsdiensten, de te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen en leidt tot een inschatting van de mobiliteitsbehoeften (art. 19, eerste lid van het Decreet Basisbereikbaarheid).

Dat resulteert in een oriëntatienota die een status quaestionis weergeeft van de mobiliteitsproblematiek en de gewenste oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid.

Fase 2 : opbouw strategische visie en operationele doelstellingen

In de tweede fase worden vooreerst de doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling geformuleerd: "wat willen we bereiken?". Dit gebeurt op een strategisch niveau (de gewenste mobiliteit). Vervolgens wordt door middel van één of meerdere ontwikkelingsscenario's de gewenste mobiliteitsontwikkeling omschreven aan de hand van de verschillende elementen die in fase 1 naar voor zijn gebracht.

Deze verkenning moet focussen op redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven, afgestemd op de andere beleidsdomeinen (ruimte, milieu, economie, ...), wat aanleiding kan geven tot het uitschrijven van meerdere ontwikkelingsscenario's (bv. inzake ambitieniveau). De scenario's worden t.o.v. mekaar afgewogen, waarbij er een voorkeursscenario wordt bepaald. Er wordt aangegeven in hoeverre de gewenste mobiliteitsontwikkeling is afgestemd op andere beleidsplannen.

Het resultaat is het vastleggen van een strategische visie tot op lange termijn. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De visie geeft de samenhang weer tussen de geformuleerde (operationele) doelstellingen en de gewenste ontwikkelingen in het gekozen voorkeursscenario.

In het mobiliteitsplan wordt gestreefd naar een coherente, geïntegreerde visie, wat niet betekent dat het plan allesomvattend moet zijn. Bovendien ligt de focus op het strategisch belang voor de vervoerregio als geheel en waarover de vervoerregio ook over een breed draagvlak beschikt. Lokale uitdagingen op gemeentelijk niveau dienen te worden ingebed in het lokale mobiliteitsplan.

Fase 3 : het actieplan.

Het opnemen van een actieplan verhoogt de operationaliteit en de bruikbaarheid van het plan. Omdat het mobiliteitsplan in essentie een strategisch beleidsdoelstellingenplan is, moet dit ook voldoende beleidsruimte laten. Daarom moet worden vermeden dat het actieplan zodanig gedetailleerd is, dat die beleidsruimte zo goed als onbestaande wordt en de planuitvoering op het terrein verstikkend gaat werken. Het is dus zeker niet de bedoeling om in het actieplan tot op projectniveau af te dalen.

Het actieplan brengt de voor de vervoerregio relevante elementen samen. Dit kan ondermeer gaan over de multimodale bereikbaarheid, fietsbeleid, de verkeersveiligheid, de doorstroming of de logistiek.

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Hierbij wordt gestreefd naar een realistische en budgettair haalbare invulling voor de korte en middellange termijn. Het actieplan kan de maatregelen ook thematisch of voor een gebiedsdeel oplijsten. Verder worden eventueel voorstellen tot wijziging van andere beleidsplannen, en voorstellen tot monitoring en evaluatie opgenomen, inclusief de nulmeting.

Fase 4 : evaluatie en monitoring

Mobiliteitsplanning wordt een cyclisch gegeven. Dit laat toe bijstellingen te doen in het licht van o.m. de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd. Het laat ook toe dat na evaluatie niet steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt, doch dat men zich kan beperken tot een aantal actualisaties. Die bijstellingen zijn vereist ter vrijwaring van het bereiken van de strategische doelstellingen.

De effectieve monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan gebeurt periodiek na het definitief vaststellen en in werking treden van het mobiliteitsplan. Het actieplan dient hiertoe de nodige nulmetingen te voorzien.

Hierbij kunnen de volgende drie aspecten aan bod komen : het recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (naar realisatiegraad), een evaluatie op planniveau van de doelstellingen en gemaakte beleidskeuzes (naar actuele wenselijkheid), en de evaluatie van het doorlopen planproces.

d. De procedure

De vervoerregio neemt het initiatief tot het opmaken of het herzien van een regionaal mobiliteitsplan. Op 20 juli 2018 heeft de Vlaamse Regering de indeling in vijftien vervoerregio's goedgekeurd en het Departement MOW de opdracht gegeven om de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen, waar de openbaar vervoersplannen deel van uitmaken, te starten. Het departement heeft de nodige praktische maatregelen genomen zoals de aanstelling van een studie bureau en het opstarten van de vervoerregioraden.

De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en herzien van het regionaal mobiliteitsplan.

De vervoerregioraad bepaalt het participatietraject in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en maakt dat ruim bekend. Worden er geen regels voor de participatie vastgesteld,

dan onderwerpt in elke betrokken gemeente het college van burgemeester en schepenen het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De vaststelling van het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan gebeurt door de vervoerregioraad. De vervoerregioraad bepaalt bij de vaststelling van het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan de termijn waarbinnen de gemeenten hun goedkeuring dienen te verlenen aan het plan en de datum van in werking treden van het plan.

Vervolgens wordt het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen overeenkomstig artikel 29.

Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en vervoer op maat. Dat gebeurt na voorlegging van minstens één alternatief voorstel aan de vervoerregioraad, onder aansturing van het Departement MOW.

De verschillende lagen van het hiërarchisch gestructureerd openbaar vervoersnet worden optimaal op elkaar afgestemd en gaan dan ook op hetzelfde moment in exploitatie. Daarom kan bij een beslissing over het kernnet, te nemen door de Vlaamse Regering, ook een beslissing over het aanvullend net en het vervoer op maat, te nemen door de vervoerregioraad en bij gebrek daaraan door de Vlaamse Regering, niet ontbreken.

Het regionale mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dit betekent dat het plan in de eerste helft van elke lokale bestuursperiode zal worden geëvalueerd, en op basis hiervan geheel of gedeeltelijk herzien kan worden.

e. De opvolging van projecten en programma's

De vervoerregioraad zal bij de opmaak en uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan de projecten en programma's van strategisch belang op niveau van de vervoerregio detecteren en prioriteren. Het type programma of project van strategisch belang op niveau van een vervoerregio kan verschillen van de ene regio tot de andere. Dit kan bijvoorbeeld gaan over doelstellingen en acties inzake doorstroming of verkeersveiligheid, de uitrol van mobipunten of andere maatregelen inzake combimobiliteit.

De Vlaamse entiteiten die vanuit hun bevoegdheden zullen bijdragen tot de realisatie, zijn ook betrokken bij de opmaak en de goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan in de vervoerregioraad en zullen desgevallend deze projecten doorvertalen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP). Ook steden en gemeenten engageren zich om de prioritaire mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio, waarvoor zij bevoegd zijn, te initiëren en op te nemen in hun begrotingscyclus.

Over de opname in de programma's, de voorbereiding, realisatie en uiteindelijk evaluatie van de projecten wordt aan de vervoerregioraad gerapporteerd door de uitvoerder/initiatiefnemer. De rapportering over de projecten en programma's van strategisch belang voor de vervoerregio zorgt ervoor dat de vervoerregioraad de voortgang kan opvolgen en geïnformeerd is over de inhoud op hoofdlijnen. De rapportering heeft naast informeren ook tot doel om bestuurlijk draagvlak te creëren voor de strategische projecten en programma's op niveau van de vervoerregioraad, maar desgevallend ook over de strategische plannen en projecten op Vlaams niveau.

f. Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)

Het GIP staat voor het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het GIP biedt de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit de modus en netwerk overstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid, waarbij de verschillende vervoersmodi en netwerken elkaar aanvullen en zelfs kunnen versterken.

Dat GIP geeft een duidelijk overzicht van alle investeringen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, en dit voor de projecten en -programma's van alle entiteiten. Het GIP biedt ook een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren op middellange en lange termijn. Het Departement MOW vervult een regierol inzake de opmaak en opvolging van het GIP, uiteraard in nauw overleg met de vertegenwoordigers van de uitvoerende entiteiten.

Het GIP zorgt ook voor een betere afstemming van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten. Het GIP heeft als doel de investeringen van het beleidsdomein gericht en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdomein-brede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Voor de omschrijving van het proces en de betrokkenheid van de vervoerregio's verwijs ik naar de Ministeriële Omzendbrief MOW 2019/02 betreffende het geïntegreerd Investeringsprogramma

4. Participatie

a. Participatie bij de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan

Met de decretale verankering van participatie wordt aangestuurd op het inzetten van een participatietraject bij de opmaak van de mobiliteitsplannen. De bedoeling hiervan is de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen, waarbij wordt gestreefd naar een meer interactieve vorm van inspraak of betrokkenheid bij het mobiliteitsbeleid. Het is dus aangewezen dat het participatietraject reeds start bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan en niet pas vanaf het ogenblik dat het ontwerp voorlopig is vastgesteld.

Participatie heeft verschillende facetten afhankelijk van wat men concreet vanuit het participatiemoment verwacht. Zo toont de participatieladder van Arnstein¹ dat het kan gaan zowel om het verschaffen van relevante informatie (passief), als om het verlenen van adequate inspraakmogelijkheden (actief). De vervoerregioraad beslist over de aanpak van de participatie rekening houdend met de eigenheid van de vervoerregio.

Omwille van de nauwe samenhang met het planningsproces zelf, is het belangrijk dat de participatiemomenten duidelijk zijn afgestemd en ingebed in de gefaseerde opbouw van het plan. In eerste instantie is de penhouder van het mobiliteitsplan het best geplaatst om een voorstel te doen waarin wordt aangegeven voor elke fase welke 'trede' op de participatieladder kan worden vooropgesteld voor welke type actor / stakeholder. Het is aangewezen om te vertrekken vanuit een stakeholdersanalyse waarbij de vervoerregioraad bepaalt aan de hand van welke criteria de te betrekken actoren worden geselecteerd, rekening houdend met bestaande (burger-)initiatieven, overlegstructuren, raden, enz. Afhankelijk van de grootte van de regio, de ligging van de regio, de

¹ De participatieladder is een hiërarchie van participatievormen gerangschikt naar de mate waarin participatie binnen een maatschappij mogelijk is, onderaan te vertrekken van 'informereren' tot '(mee)beslissen' als hoogste trede.

regionale organisatie van het middenveld, enz. kan de aanpak verschillen. Dat wordt idealiter bekeken in relatie tot hoe de structurele participatie reeds in de vervoerregio wordt georganiseerd.

Wanneer de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan door een studiebureau wordt begeleid, kan deze een traject voorstellen waarbij voor elke fase van het planproces het aantal en type participatiemomenten kunnen worden vastgelegd met een indicatie van de te betrekken stakeholders. Idealiter voorziet het stappenplan ook hoe en wanneer de afstemming met aangrenzende vervoerregio's en/of gewesten, buurlanden zal gebeuren. Naast de mogelijke deelname in werkoverleg bij de inhoudelijke voorbereidingen, is het aanbevolen om hiervoor ook een formeel moment te voorzien waarbij minstens de voorzitters van de betreffende vervoerregio's en de beleidsinstanties zijn betrokken.

De vervoerregioraad beoordeelt het voorstel voor het participatief traject, kan het traject bijsturen en legt het finaal definitief vast. Omdat elke burger tijdig kan weten hoe de consultaties en inspraak van de bevolking zullen verlopen en volgens welke modaliteiten, is het van belang ruime bekendheid te geven aan het participatietraject. Die aankondigingen kunnen best gebeuren via laagdrempelige kanalen, zoals media, websites van de overheid, nieuwsbrieven, enz.

Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie onderwerpen de respectievelijke colleges van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek. De resultaten van het openbaar onderzoek worden aan de vervoerregioraad voorgelegd, die dan zo nodig het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan kan bijsturen.

b. Participatie in de vervoerregio

Het decreet gaat niet enkel uit van participatie tijdens het planningsproces, maar wil de burgers ook tijdig en doeltreffend betrekken bij het uitvoeren, opvolgen en evalueren van basisbereikbaarheid en het mobiliteitsbeleid in het algemeen. Zo wordt de vervoerregioraad verantwoordelijk gesteld voor de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.

Zo kan bij het oprichten van de vervoerregioraad een klankbordgroep worden ingesteld. Via deze klankbordgroep worden bedrijven, scholen, gebruikersorganisaties, experts, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de (georganiseerde) bevolking betrokken. Naast de klankbordgroep kan de vervoerregio beslissen om een stakeholdersmanager aan te duiden, ook kunnen de voorzitters deze rol opnemen.

Met de stakeholdersmanager en/of klankbordgroep worden afspraken vastgelegd hoe inspraakmogelijkheden worden georganiseerd bij de werkzaamheden van de vervoerregioraad en de begeleiding van projecten in de Projectstuurgroep. Daarbij moet worden ingezet op het betrekken van de specifieke doelgroepen en het bewerkstelligen van een breed draagvlak.

De door de vervoerregioraad gekozen participatievorm wordt opgenomen in het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad.

5. De hiërarchie van netwerken en knooppunten

Om te komen tot een efficiënte organisatie van het verkeers- en vervoerssysteem wordt ingezet op een hiërarchische structuur en categorisering van de netwerken rekening houdend met de ruimtelijke schaalniveaus die binnen de beleidsplanning zijn gedefinieerd: het Vlaamse Gewest, de

vervoerregio's en de gemeenten. De bovenste laag bestaat uit een sterk, globaal hoofdnetwerk over verschillende modi heen. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen wordt dit hoofdnetwerk verder geoptimaliseerd waar nodig. Omwille van het structurerend belang beslist de Vlaamse Regering over deze bovenste laag.

Een belangrijk aspect om de doelstelling basisbereikbaarheid te bewerkstelligen is dat de verschillende lagen complementair worden ingericht en op een efficiënte manier worden verknoot, over de vervoersmodi heen. Inzake personenvervoer wordt het multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmodi combineren aangemoedigd door het faciliteren van mobipunten en/of carpoolparkings, waardoor er vlot geschakeld kan worden tussen verschillende vervoersmiddelen. Inzake goederenvervoer wordt het combineren van verschillende vervoersmiddelen gefaciliteerd door logistieke hubs uit te bouwen.

Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen alle vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

Een sterk openbaar/collectief 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. Daarom wordt het uitteken van het OV-netwerk, inclusief de uitbouw van het Vervoer op Maat als een belangrijke eerste opdracht voor de vervoerregio's gezien.

Een afstemming op de specifieke regionale en lokale vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het instrument hiertoe is het regionale mobiliteitsplan. De vervoerregioraad bepaalt de netwerken die van structurerend belang zijn voor de vervoerregio en hiermee de tussenlaag vormen met het gemeentelijk niveau. Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt te worden door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

a. Openbaar personenvervoer

Het netwerk voor openbaar personenvervoer wordt hiërarchisch gestructureerd in het:

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net
- Vervoer op maat

Het **treinnet** bevat internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen uitgerust met spoorinfrastructuur in beheer van Infrabel en geëxploiteerd door de NMBS. Rond de grote steden (Brussel, Antwerpen en Gent) bestaat een netwerk van voorstedelijke verbindingen uitgerust met snelle stoptreinen (S) in het kader van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN).

De Federale Regering bepaalt het treinnet.

Het **kernnet** zorgt voor de afwikkeling van de hoge vervoersvraag op grote assen met vast, lijngebonden openbaar vervoer.

- Het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau (interregionaal) de grote kernen met elkaar verbindt, en dat complementair is aan het treinnet en hier maximaal op aansluit.
- Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen.

- Op stadsregionale schaal bestaat het kernnet uit een voorstedelijke netwerk en een structurerend, intrastedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen van het kernnet na advies van de Vervoerregioraad.

Het **aanvullend net** bestaat uit lijnen met een toevoerfunctie vanuit de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Daarnaast bevat het ook ontsluitende lijnen. Ook zgn. functionele ritten (spitsuurritten naar scholen en tewerkstellingsconcentraties) kunnen tot dit aanvullend net behoren indien er voldoende potentieel aanwezig is. Het aanvullend net is complementair aan het kernnet.

De Vervoerregioraad bepaalt het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen van het aanvullend net na advies van de gemeenten.

Via verschillende iteraties maakt De Lijn een ontwerpversie van een mogelijke indeling van het kernnet en aanvullend net op, die ter beschikking wordt gesteld van de vervoerregio's. De volgende elementen werden opgenomen: uitgangspunten conceptnota basisbereikbaarheid, hiërarchisering van het net, vervoerstromen op basis van de strategische verkeersmodellen van het Departement MOW, het berekend Intrinsiek Potentieel, het huidig net, tellingen, gekende plannen en vragen, attractiepolen,... In een iteratief proces met modellering en kosteninschatting, wordt het voorstel van kernnet en aanvullend net vorm gegeven.

Samenvatting van de bevoegdheidsverdeling inzake selectie en advisering:

NETWERKLAAG	BEPAALT	GEEFT ADVIES
treinnet	Federaal	Vlaanderen
kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio
aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen
vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen

b. Methodologie

De toewijzing van een lijn aan het kernnet of desgevallend aan het aanvullend net wordt gebaseerd op de vervoersvraag die voor extrastedelijke verbindingen berekend wordt op basis van het intrinsiek potentieel (IP). Hieronder wordt de formule vereenvoudigd voorgesteld:

$$IP = \frac{\text{afstand} * \text{vervoersvraag per deelgemeente}}{\text{totale afstand lijn}}$$

Het intrinsiek potentieel geeft de gewogen vervoersvraag op dagbasis weer tussen twee kernen op basis van de trajectlengte. De matrix met vervoerstromen uit de provinciale verkeersmodellen werd hiervoor geaggregeerd tot op deelgemeenteniveau.

De vervoersvraag binnen de steden wordt onderworpen aan een potentieelonderzoek om te bepalen of deze voldoende hoog is om intrastedelijke lijnen te voorzien.

Binnen de centrumsteden, resulteert het potentieelonderzoek, als gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid en het hoge aantal bestemmingen binnen deze steden, in intrastedelijke kernnetlijnen of in lijnen in het aanvullend net. Voor de overige steden kan dit resulteren in intrastedelijke lijnen in het aanvullend net.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet.

De Vlaamse Regering legt de minimale normering op inzake deze kwaliteitseisen van het kernnet. De interne exploitant (= de Lijn) doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking van de reisweg, de halteplaatsen, en de invulling van de kwaliteitseisen. Het voorstel is conform het regionale mobiliteitsplan. Na advies van de vervoerregioraad beslist de interne exploitant op gemotiveerde wijze.

De Vlaamse Regering kan ook een minimale normering inzake de kwaliteitseisen van het aanvullend net opleggen. De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net. De exploitant doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking inzake de reisweg, halteplaatsen en de invulling van de kwaliteitscriteria. De vervoerregioraad neemt hierover een gemotiveerde beslissing.

De Vlaamse regering garandeert dat de vervoersregio's in verhouding tot elkaar en tot de verschillende vervoerslagen de middelen toegewezen krijgen zoals De Lijn haar taak uitvoerde in het jaar voor de conceptnota basisbereikbaarheid werd goedgekeurd.

c. Het vervoer op maat

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op regionaal en lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en legt de normering op inzake de kwaliteitseisen.

Het vervoer op maat is vraagvolgend. Het speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. In eerste instantie bestaat het vervoer op maat uit het geoptimaliseerd aanbod van de bestaande belbusbediening aangevuld met het bestaande aanbod inzake het doelgroepenvervoer. De vervoerregio kan dit aanvullen met andere vervoersvormen.

Belangrijk uitgangspunt is dat basisbereikbaarheid wordt gegarandeerd op basis van een vraaggericht systeem en een optimale inzet van middelen. Vraaggericht betekent dat de vervoerslaag wordt geselecteerd vanuit reële en potentiële vervoersstromen, en rekening houdend met een complex geheel van elementen die sterk met elkaar interageren.

De uitdaging voor de vervoerregioraad is het optimaliseren en integreren van verschillende aanvullende vervoer- en deelsystemen die zich vandaag richten tot een specifieke vervoersvraag.

Een aantal van deze systemen worden vandaag al door de Vlaamse overheid gefinancierd of gesubsidieerd:

- In de marge van het Pendelfonds werden shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen, voor zover deze niet het potentieel hebben om opgenomen te worden in het aanvullend net.

- Vlaanderen heeft een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.
- Vandaag organiseren De Lijn in samenwerking met de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs.
- Auto- en fietsdeelsystemen.
- Personenvervoer over het water: veerdiensten, waterbus

Daarnaast kunnen nog volgende systemen worden vermeld:

- Verschillende steden en gemeenten werkten een systeem van taxicheques uit om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren.
- De meeste steden en gemeenten in Vlaanderen organiseren via de Mindermobielencentrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen.
- De ziekenfondsen hebben vervoersmogelijkheden voor niet-dringend ziekenvervoer uitgebouwd.
- De NMBS vervoert personen met een mobiliteitsbeperking van niet toegankelijke stations naar toegankelijk stations.
- Recent zijn er verschillende "peer to peer"-vervoerdiensten opgedoken.
- Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,...) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.

In navolging van de hervorming van de taxiregelgeving (zie <https://www.basisbereikbaarheid.be/taxi-regelgeving>) zullen ook taxivoertuigen als OV-taxi ingeschakeld kunnen worden binnen het vervoer op maat.

Het vervoer op maat richt zich tot 2 types gebruikers:

- de open gebruiker: beschikt over mogelijkheid om in collectieve systemen van halte tot halte te reizen en deelsystemen te gebruiken
- de doelgroepen: deze groep kan gebruik maken van collectieve systemen met deur-deur/kamer-kamer oplossingen op voorwaarde dat zij beschikken over een toegang tot het systeem.

d. De Mobiliteitscentrale

De taken en andere uitgangspunten mbt de mobiliteitscentrale verwijs ik naar de Conceptnota 'Uitwerking mobiliteitscentrale' (VR 2019 1005 DOC.0666)

Het departement MOW wordt belast met de verdere uitbouw en operationalisering van de Mobiliteitscentrale en zal de mobiliteitscentrale op basis van een overheidsopdracht in de markt zetten. Tevens wordt het kwaliteitskader voor de data, integrated ticketing en interoperabiliteit uitgewerkt, teneinde het MaaS-ecosysteem optimaal te kunnen laten werken in Vlaanderen.