

# Advies decreet Basisbereikbaarheid

VVSG-advies directiecomité 19.09.2018

## Inhoud

1 Nieuw overlegniveau: Vervoerregio(raad) (VVR(R)).....	2
1.1 Inspraak gemeenten .....	2
1.2 Indeling vervoerregio's.....	2
1.3 Werking vervoerregioraden .....	3
2 Mobiliteitsplannen.....	4
2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	4
2.2 Regionaal mobiliteitsplan (RMP) .....	4
2.3 Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) .....	5
2.4 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen .....	6
2.5 Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring .....	6
3 Projecten .....	6
4 Openbaar personenvervoer .....	7
4.1 Gelaagd vervoersnet .....	7
4.1.1 Financiering.....	7
4.1.2 Netwerk .....	8
4.2 Mobiliteitscentrale .....	10
4.3 Tariefbeleid .....	10
4.4 Infrastructuurbeleid / Flankerende maatregelen .....	10
5 Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening .....	11

Het **decreet** Basisbereikbaarheid **integreert regelgeving** i.v.m.

- mobiliteitsdecreet (ex-mobiliteitsconvenant) met overleg-, project- en subsidieprocedures
- openbaar vervoer / basisbereikbaarheid.

Dit is een goede zaak en kan de onderlinge afstemming alleen maar bevorderen.

Het decreet legt voornamelijk de **grote principes** en het werkingskader vast. Voor (de beoordeling van) de concrete vertaling naar de praktijk zal veel afhangen van de **uitvoeringsbesluiten** (bv. in hoeverre houdt het principe van vereenvoudiging, terughoudende overheid inzake regelgeving en methodieken stand, en blijft lokaal/regionaal

maatwerk en beleidsruimte behouden). De VVSG vraagt dat **ook bij die regelgeving de steden en gemeenten voldoende betrokken** worden.

Hetzelfde geldt voor richtlijnennota's die in afwachting van de nieuwe regelgeving alvast opgemaakt worden. Er is immers een zeer krappe doorlooptijd tot de concrete uitrol van basisbereikbaarheid voorzien.

Het concept basisbereikbaarheid houdt een structurele wijziging van het openbaarvervoerlandschap in. Het is aangewezen dat het decreet op relatief korte termijn (na 1 jaar? 3 jaar?) een **evaluatie** zou voorzien, zowel over het aanbod als over de overlegstructuur.

## 1 Nieuw overlegniveau: Vervoerregio(raad) (VVR(R))

### 1.1 Inspraak gemeenten

De proefprojecten laten verhopen dat met dit nieuw overlegforum de **gemeenten daadwerkelijk meer inspraak** hebben in

- het **openbaarvervoernetwerk**
- de (prioritering van) **gewestelijke investeringsprojecten**

Via het advies van de VVRR op **het GIP** (Geïntegreerd Investeringsprogramma binnen het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken) zullen gemeenten structureel op de hoogte zijn van, en kunnen overleggen over de investeringsplanning van het Vlaams gewest. De VVSG vraagt hierbij ook aandacht voor rioleringsprojecten en planningstermijnen:

- De memorie laat ook de opening om het GIP af te stemmen met andere "overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden". Zeker voor dossiers met **rioolsubsidies** (bv. gekoppeld aan gewestwegen, Aquafindossiers,...) zou dit een goede zaak zijn. Dit vereist voor dit aspect ook overleg met de VMM in de VVRR.
- Van gemeenten wordt verwacht dat ze bij het begin van de legislatuur een meerjarenplanning opstellen voor de volgende **6 jaar**. Dit zou ook het streefdoel van het GIP moeten worden, met het oog op een goede wisselwerking tussen GIP- en gemeentelijke investeringsprojecten.

### 1.2 Indeling vervoerregio's

Het is een goede zaak dat (art. 6.)

- de indeling in vervoerregio's veelal aansluit bij bestaande interacties tussen gemeenten
- de samenstelling, op vraag van de vervoerregio herzien kan worden.

Ook regio-indelingen in andere beleidsdomeinen zouden hierop zoveel mogelijk moeten afgestemd worden, onder meer bij ruimtelijke ordening en welzijn.

### 1.3 Werking vervoerregioraden

Wat de **samenstelling** betreft

- lijkt ons de betrokkenheid van **ruimtelijke ordening te vrijblijvend**. Gezien grote wederzijdse invloed van ruimtelijke ordening en mobiliteit, zou die eerste een structurele partner moeten zijn in de vervoerregioraad. Dit wordt wel aangehaald in de memorie, maar niet in het decreet. Dit moet binnen de Vlaamse overheid steviger verankerd worden (zie ook 5. *Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening*).
- Niet onbelangrijk voor verschillende vervoerregio's is dat decreet en memorie de mogelijkheid laten dat desgevallend ook de **streekintercommunale kan deelnemen** aan de vergadering, en zo ten volle haar ondersteunende rol voor gemeenten kan opnemen.
- Voor gemeenten aan **gewest- en landgrenzen** is het belangrijk te weten hoe en met welke partners het overleg over de grenzen heen kan verlopen

De memorie geeft al aan dat het wenselijk is om bij de concretisering in het BVR het **duo-voorzitterschap** dep. MOW – lokale mandataris (obv van de positieve evaluatie hiervan in de proefprojecten) behouden zal blijven. Wat een goede zaak is. Het lijkt ons daarbij aangewezen dat de mandataris de vergadering inhoudelijk leidt, en dat de medewerker van het departement MOW de meer technische en procedurele aspecten toelicht en bewaakt.

De werking wordt vereenvoudigd, door die zoveel mogelijk **in te passen in bestaande goede intergemeentelijke samenwerkingen**. Ook het huishoudelijk reglement zal dit toelaten.

De **beslissingsprocedure** biedt **meer inspraak voor de gemeenten**. Niet alleen in het openbaar vervoeraanbod (wat nu een pijnpunt is voor de gemeenten), maar ook bij andere mobiliteitsthema's.

- Er wordt steeds gestreefd naar consensus. Hoe die bereikt moet worden is (nog) niet bepaald. Dit biedt anderzijds de **ruimte** aan de vervoerregioraad om een **geëigende beslissingsprocedure** af te spreken.
- Als er **geen consensus** bereikt wordt, is het **niet langer enkel de Vlaamse overheid** die de knoop doorhakt:
  - o bij thema's i.v.m. basisbereikbaarheid, legt de minister eerst een alternatief voorstel voor aan de vervoerregioraad. Als ook hierover geen consensus bereikt wordt, beslist de minister (om de Vlaams-brede organisatie van basisbereikbaarheid niet te hypothekeren);
  - o bij andere thema's, kunnen gemeenteraden apart alsnog het regionaal mobiliteitsplan goedkeuren. Het is dus niet de Vlaamse overheid die oplegt wat de gemeente moet goedkeuren. Wat alle consequenties zijn voor gemeenten die niet goedkeuren is evenwel nog niet duidelijk, bv. wat dit betekent voor fietspadprojecten? Wel duidelijk is: goedkeuring is een voorwaarde voor gemeentelijke projectsubsidies.

Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een **mobiliteitsbegeleider**. Het is niet duidelijk wat hun rol wordt/blijft op gemeentelijk niveau. Ook daar bieden ze een goede ondersteuning voor de lokale besturen. De VVSG pleit er voor hun rol ook daar te behouden.

Het lijkt niet aangewezen dat de sturing van **lokale ruimtelijke plannen en vergunningen** eenzijdig van uit het regionaal mobiliteitsplan zou gebeuren (memorie van toelichting art. 10), zonder een regionaal overleg op vlak van ruimtelijk beleid. De **grens tussen gemeentelijke bevoegdheid en autonomie versus regionale bevoegdheid en toezicht** moet uitgeklaard worden.

## 2 Mobiliteitsplannen

### 2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Met het opmaken van Vlaamse, provinciale, regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen is **verticale afstemming** belangrijk. Maar **ook horizontale**. Lokale en regionale mobiliteitsplannen moeten met dit decreet, terecht, hun bijdrage voor en de afstemming met beleidsplannen ruimte, milieu, klimaat, ... aantonen. Voor het mobiliteitsplan Vlaanderen is dit evenwel niet opgenomen? Die concrete afstemming is nochtans ook belangrijk, en zou moeten toegevoegd worden.

- Parallel: voor de Vlaamse overheid wordt verwezen naar budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten. Voor lokale overheden is die verwijzing er niet? In elk geval is het, met het oog op de doelstellingen van het decreet basisbereikbaarheid, aanwezen dat de middelen die de Vlaamse overheid en de gemeenten nu reeds voorzien minstens behouden blijven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen vormt een beleidskader voor de andere mobiliteitsplannen. Dat plan is er nog niet. In 2019 maken de vervoerregioraden een regionaal mobiliteitsplan op. Het is aangewezen dat dat in de context van een **goedgekeurd Vlaams mobiliteitsplan** kan.

### 2.2 Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen gebeurde in de proefprojecten onder **begeleiding van een studie bureau**, aangesteld en betaald door de Vlaamse overheid. Dit is ook nodig voor de andere regionale mobiliteitsplannen. Dat is naar verluidt de bedoeling, maar dit is niet (duidelijk) terug te vinden in de teksten van dit voorontwerp.

Er moet ook gewaarborgd worden dat de vervoerregio's en gemeenten toegang hebben tot alle studies, onderzoeken, modellen, ... van de Vlaamse overheid (AWV, MOW, De Lijn, Omgeving,...).

De regionale mobiliteitsplannen moeten **goedgekeurd** worden **door de gemeenteraden**. Zo worden ze voorgelegd aan elke individuele gemeenten en krijgen ze een formele basis.

Als er geen consensus is, is geen goedkeuring vereist van de gemeenten die niet akkoord zijn. Zij zijn dus in principe vrij om zich al dan niet achter het 'meerderheidsplan' te scharen. Maar goedkeuring door de gemeenteraad is wel een vereiste om projectsubsidies te verkrijgen. Die vrije keuze is dus relatief.

Daar waar geen GMP meer opgesteld worden, zal het **regionaal mobiliteitsplan** een belangrijk beleidskader vormen. Er moet daarom over gewaakt worden dat **andere deeldomeinen** dan openbaar vervoer – ondanks de tijdsdruk voor de uitrol van basisbereikbaarheid – **ook kwaliteitsvol aan bod** komen in deze plannen. Die hebben trouwens dikwijls een rechtstreekse impact op het openbaar vervoer (bv fietsbeleid, trage wegen bij first en last mile; bv circulatieplannen, vrachtroutes / goederenvervoer, meer alternatieven voor de auto, ... bij doorstroming, bv...).

### 2.3 Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP)

Het GMP is **niet langer verplicht**. Formele basis voor (onder meer?) subsidies, wordt de gemeentelijke goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan.

Het decreet behoudt wel de mogelijkheid voor de opmaak GMP, met een lichtere procedure (althans in het decreet, is uiteraard ook afhankelijk van de regelgeving in het BVR).

De vrees bestaat – vooral bij externe partners – dat lokale mobiliteitsplanning helemaal zal verdwijnen. Zo'n vaart zal het allicht niet lopen: gemeenten zullen (deel)plannen, en/of integreren in de BBC, en/of integreren in andere beleidsplannen (bv klimaatbeleidsplan) en/of deels zich enten op het regionaal mobiliteitsplan.

Het GMP wordt ter bespreking voorgelegd aan de **projectstuurgroep** (lees: huidige GBC).

Dat **advies is niet bindend**. Maw het is niet langer zo dat de Vlaamse partners kunnen bepalen wat er in het GMP moet staan, en daar vervolgens zelf helemaal geen rekening meer moeten mee houden (bv in hun eigen prioritering van projecten).

Het advies van de **externe kwaliteitsadviseur** vervalt. De kwaliteitstoets gebeurt via de gezamenlijke expertise van de partners in de projectstuurgroep.

Ook voor het GMP is niet bepaald of er nog **subsidies** mogelijk zijn. We pleiten ervoor dat dit, aansluitend op en ter verfijning van het regionaal mobiliteitsplan mogelijk blijft.

Om te vermijden dat er problemen ontstaan voor de **GMP's en projecten die lopende zijn** op het moment dat het huidige mobiliteitsdecreet wordt opgeheven (d.i. bij het in voege treden van decreet Basisbereikbaarheid), worden best de nodige **overgangsbepalingen** voorzien.

Als gemeenten de in het vooruitzicht gestelde subsidies (ook voor reeds gemaakte studiekosten) toch niet zouden krijgen, zou dit toch een stoorzender zijn voor het draagvlak voor het nieuwe basisbereikbaarheidsdecreet.

Overgangsbepalingen zijn wel al voorzien geval voor de reeds opgestelde GMP's.

Verduidelijking van de **grens tussen gemeentelijke bevoegdheid en autonomie versus regionale bevoegdheid en toezicht** geldt ook hier:

- regionaal mobiliteitsplan geen 'bindend' gedeelte, maar er kan slechts in bepaalde gevallen 'van afgeweken' worden?
- Of nog, hoe ruim wordt 'gemeentelijke plannen mogen "niet strijdig zijn met" het Mobiliteitsplan Vlaanderen' geïnterpreteerd?
- hoever reikt het regionaal mobiliteitsplan: o.m. bij flankerende maatregelen (bv parkeren)?

Er kan slechts in bepaalde gevallen van plannen afgeweken worden (art. 13 §3). Dit zou ook moeten kunnen in functie van verkeersveiligheid of luchtkwaliteit?

## 2.4 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Een specifiek belendend Vlaams beleidsplan wordt bijkomend expliciet naar voor geschoven in dit decreet: het verkeersveiligheidsplan. De vraag kan gesteld worden waarom dit plan wel en andere plannen niet, maar verkeersveiligheid blijft ondanks alle inspanningen terecht een belangrijk aandachtspunt van beleidsmakers en inwoners. In die zin **schaart de VVSG zich achter deze decretale extra klemtoon** op dit mobiliteitsthema. Maar nog beter zou het verkeersveiligheidsplan een integraal onderdeel van het mobiliteitsplan zijn.

## 2.5 Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Niet alleen voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan zal **ondersteuning** nodig zijn, ook voor het in kaart brengen van de monitoringgegevens zoals omschreven in de memorie zal dat het geval zijn.

De in de memorie aangehaalde **monitoringscriteria** zijn geënt op de organisatie van het 'openbaar vervoer'. Ook andere modi moeten aan bod komen. Net zoals de monitoring van vervoersarmoede.

## 3 Projecten

De **projectstuurgroep** vervangt tandem (i)GBC – RMC. Dit betekent een **procedurele vereenvoudiging** voor gemeenten, en zal onder meer situaties vermijden waarbij partners afwezig blijven op de GBC en dan projecten fundamenteel in vraag stellen op de RMC. Het is niet duidelijk welke beslissingskracht de projectstuurgroep heeft bij projecten (i.t.t. bij het GMP: advies aan de gemeente). Ook concretere werkafspraken tussen de verschillende mobiliteitspartners moeten nog verduidelijkt worden in het uitvoeringsbesluit.

De **subsidieerbare projecten** in het **huidige** mobiliteitsdecreet worden **aangevuld** met initiatieven in functie van basisbereikbaarheid. Logischerwijze behelst dit ook doorstromingsprojecten. Daarom moet ook art. 47 bij de subsidiabele projecten (art. 29 3°) opgenomen worden. Er zullen dus meer soorten projecten onder het decreet kunnen vallen. Ook de samenwerkingsovereenkomsten zijn ruim omschreven, waardoor die ook kunnen afgesloten worden voor andere relevante projecten.

Zowel het behoud van de **verplichting** als van de **vrije keuze van het soort participatietraject** is een goede zaak.

In de proefprojecten was dit evenwel een moeilijk traject. Hoe zorgen voor een goede participatieformule voor middenveld en inwoners, en a fortiori voor kansarmen / vervoersarmen? Immers, een recente bevraging (VVSG, 2017) bij burgemeesters en OCMW-voorzitters wees uit dat ze de bevolkingsgroepen die niet of nauwelijks van zich laten horen, vooral de mensen in armoede, meer willen horen. Een participatietraject is dus belangrijk, maar mag de procedure niet nodeloos verzwaren. Daarom is eerder de methodiek voor het capteren van ieders noden en bekommernissen belangrijk (bv service design), dan de belangenverdediging vanuit verschillende deelsectoren.

Mogelijks kunnen **'stakeholdermanagers'** hieraan tegemoet komen, d.w.z. begeleiders die specifiek vrijgesteld om participatie te waarborgen, via geëigende methodieken, actief en op maat van het project en de regio (naar analogie met de 'omgevingsmanager' bij projecten in Nederland).

Net zoals voor de gemeentelijke participatietrajecten bij het mobiliteitsdecreet, zou het goed zijn ook voor de regionale [participatietrajecten know how](#) aan te reiken (bv service design openbaar vervoer Westhoek; bv REKOVER Leiedag; ...).

De VVSG vindt in de decretale basis **voor het gemeentelijk mobiliteitsplan en projecten een gewenste vereenvoudiging** terug. Die zal ook verder bewaakt moeten worden in het uitvoeringsbesluit.

Een bezorgdheid is wel dat het decreet geen basis meer lijkt te bieden voor de verderzetting van de huidige **subsidies van de provincies** bij fietspaden op het BBF?

## 4 Openbaar personenvervoer

### 4.1 Gelaagd vervoersnet

#### 4.1.1 Financiering

Het nieuwe concept van een gelaagd netwerk is nog niet uitgetest op het terrein, waardoor het lastig inschatten is wat kan en niet kan met het huidige budget. Dit leidt tot grote **bezorgdheid bij de lokale besturen**, onder meer op basis van volgende vragen:

- De memorie over het Kernnet: "Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, moeten deze steeds behouden blijven of versterkt worden.": Zal een gewenste versterking van lijnen door het succes van basisbereikbaarheid kunnen binnen hetzelfde exploitatiebudget? Of moeten dan elders lijnen geschrapt worden? M.a.w. als het openbaar vervoer succesvoller wordt, als het nieuwe concept leidt tot een modal shift, wat betekent dit dan voor de financiering ervan?
- "Middelen voor geregeld vervoer in dunne stromen kan momenteel te weinig ingezet worden op een sterk bovenliggend net", aldus de memorie. Maar door het – terecht –



meer bundelen van lijnen (en dus het terugtrekken van die lijnen uit wijken en dorpen die niet op de corridor liggen), is er net ook meer nood aan bijkomend first en last mile aanbod vanuit die vroegere stopplaatsen. Vraag blijft of een betere integratie van VoM-aanbod zal leiden tot een voldoende efficiëntiewinst om ook die vervoersvragen te kunnen financieren? Vervoersvragen die ontstaan door het 'terugtrekken' van kernnet en aanvullend net: moet dat deel van het budget dan niet overgeheveld worden naar VoM?

- Verschillende bestaande middelen zullen samengebracht worden voor het Vervoer op Maat, waaronder de middelen voor het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs. Dit vervoer loopt nu dikwijls over de vervoerregiogrenzen heen. Dit aanbod integreren in het Vervoer op Maat zal zeker niet evident zijn. En dus zullen waarschijnlijk middelen specifiek moeten toegewezen blijven aan dit leerlingenvervoer.
- Zal er met een andere kostendekkingsgraad gewerkt worden voor dunnere vervoersstromen (bv. in landelijk gebied)?

Nieuw(soortig)e projecten Vervoer op Maat vergen in opstart een hogere kost. Deze projecten moeten gaandeweg zelfbedruipender worden, m.a.w. tot een hogere kostendekkingsgraad komen (of omgekeerd kan blijken dat het toch geen goed antwoord was op een bestaande vervoersvraag). Daarom pleit de VVSG voor een **degressieve opstartsubsidie** voor nieuwe projecten. Dit blijkt nu ook een nood in de proefprojecten.

#### 4.1.2 Netwerk

"Basisbereikbaarheid heeft tot doel het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen", aldus het decreet. Zal de grotere klemtoon op potentieel, efficiëntie, vraaggestuurd, nog voldoende marge bieden voor de **maatschappelijke rol** van het openbaar vervoer, en ook maatschappelijke functies met minder vervoersvragen bereikbaar houden (bv bij enquêtes, bekommernissen van ouderen is ook heel dikwijls mobiliteit prominent aanwezig; bv. in de hoorzitting in de commissie Welzijn over de Vlaamse conceptnota Eenzaamheid werd ook de link naar vervoer gelegd)?

Een goede toetssteen vormen de te bedienen aantrekkingspolen zoals ze zijn verduidelijkt in de bijlage van het besluit betreffende het netmanagement ([4.9. Te bedienen aantrekkingspoten](#)).

Of nog, zal **participatie aan de samenleving** voldoende gewaarborgd kunnen worden? (bv voor vervoersarmen in de randstedelijke of plattelandgebieden, voor wie dit een kerndrempel vormt voor onder meer het vinden van werk.)

Het verkleinen van de vervoersarmoede wordt best toegevoegd als negende doelstelling van het mobiliteitsbeleid (art. 4).



Het al dan niet blijven inzetten van een aanbod mag **niet alleen** afhangen van **het gebruik**, maar ook van onderzoek naar de aanwezige vervoersvraag gecombineerd met de vraag of het aanwezige aanbod het juiste antwoord is om aan die vervoersvraag tegemoet te komen.

Efficiëntieverhoging bij Vervoer op Maat wordt onder meer verwacht van een betere integratie van bestaand aanbod. Dit aanbod bestaat dikwijls in de schoot van andere beleidsdomeinen en regelgeving. Die **belendende regelgeving moet voldoende aansluiten op basisbereikbaarheid**:

- Uit de memorie: “Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,...) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.”: dit ressorteert onder andere dan mobiliteitsregelgeving, wordt die waar nodig ook aangepast? In een van de proefprojecten weigeren bijvoorbeeld twee ziekenhuizen om hun busaanbod te integreren in Vervoer op Maat.
- Dit geldt uiteraard en a fortiori ook voor aanbod mét tussenkomst van overheid (scholen, kinderopvang,...).
- Het vervoersaanbod dat gebruik maakt van financiële middelen uit andere Vlaamse beleidsdomeinen (ziekenhuizen, scholen, tewerkstelling,...) moet zich inschrijven in basisbereikbaarheid en zich openstellen voor andere gebruikers, via de mobiliteitscentrale.
- Integratie van het vervoer van schoolkinderen naar en van het vrijetijds- en opvangaanbod, m.n. de conceptnota “Krachtlijnen voor een nieuwe organisatie voor de opvang en vrije tijd van kinderen” (Vlaamse Regering 18.12.2015)
- Integratie leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs:
  - o Gebeurt de bepaling van het recht op leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs in/door de ‘vervoerregio’, aan de hand van vooraf bepaalde criteria? Of toch in/door het ‘verzorgingsgebied’?
  - o Wordt ook inzake vervoerswijze, in het kielzog van het M-decreet, zoveel mogelijk inclusief gewerkt? In de geest van beide conceptnota’s wellicht wel. Wat zal het gevolg hiervan zijn voor het recht op leerlingenvervoer voor leerlingen die overstappen van het buitengewoon naar het gewoon onderwijs?
  - o Wat gebeurt er met de financiering? Subsidie leerlingenvervoer versus persoonsgebonden budget?
- Vormt het ‘sociaal voordeel’-principe in de onderwijsregelgeving geen rem op specifiek bijkomend aanbod door gemeenten (wegens verplichte uitbreiding naar alle scholen)?
- Behoudt de nieuwe regelgeving samenwerkingskansen met sociale economieprojecten?
- Ook regio-indelingen in andere beleidsdomeinen zouden hierop zoveel mogelijk moeten afgestemd worden, onder meer bij ruimtelijke ordening en welzijn.

## 4.2 Mobiliteitscentrale

Het is goed dat er gewaakt wordt over een “strikte **scheiding tussen de regie en de uitvoering**” van ritten.

De mobiliteitscentrale moet – mee in functie van kansarmen, digibeten,... – ook **gratis telefonisch bereikbaar** zijn.

## 4.3 Tariefbeleid

De **VVRR moet advies kunnen geven** omtrent het tarief van vervoer op maat. Immers, de gemeenten gaan vermoedelijk moeten bijdragen in de financiering van het vervoer op maat. Dat veronderstelt dan ook zeggenschap in het tariefbeleid. Specifiek aanbod – bestaand of nieuw – vereist immers een specifiek business model, waarvan het tariefbeleid een onderdeel is.

Evenwel geldt voor **eenzelfde aanbod** (bv Blue bike) best overal **een gelijk tarief**. Met die nuance dat er – net zoals vandaag voor gemeenten – eigen klemtonen mogelijk moeten zijn (cf. derdebetalersysteem De Lijn, derdebetalersysteem Blue Bike) per vervoerregio of gemeente.

Er moet vermeden worden dat het **overstappen tussen de vervoerslagen** leidt tot een **duurder** openbaarvervoerticket. M.a.w. hoe vermijden dat 2 maal moet betaald worden van A naar B, waar dit vroeger met 1 ticket kon (bv bus + belbus versus bus + blue bike)? A fortiori: zal het **VG-abonnement** (Vervoersgarantie-abonnement voor onder andere leefloners) gelden voor alle geïntegreerde vervoersystemen? Dit zou moeten. Zo niet dan wordt het net voor de doelgroep die het financieel het moeilijkst heeft ‘gegarandeerd duurder’. Wat indien bv belbus afgeschaft wordt en vervangen door duurder alternatief (MMC, deelauto's, buurtbus, ...)? Dit moet meegenomen worden in kader voor tarifiering. Het kan daarbij niet de bedoeling zijn dat die kosten integraal doorgeschoven worden naar de OCMW's, die nu dikwijls het VG-abonnement (deels) financieren.

Naar verluidt worden verschillende tarifieringspistes nog verder onderzocht.

## 4.4 Infrastructuurbeleid / Flankerende maatregelen

De gemeenten moet de **haltes met de nodige infrastructuur** voorzien, toegankelijk en “met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van haltes en de verkeersveiligheid van aankomende en vertrekkende voertuigen, de voetgangers, de fietsers en ander verkeer”. Dit laatste is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, dus van **AWV voor een gewestweg**. Of wordt hier nog meer eens een kost langs gewestwegen doorgeschoven naar de gemeenten?

Voor de infrastructuur aan vervoersknooppunten wordt de term ‘combipunten’ gebruikt.

Inmiddels vertaalt een 60-tal gemeenten (o.a. in enkele proefprojecten) dit concept in de praktijk via ‘Mobipunten’. Eventuele nadere regels die de Vlaamse regering zal vastleggen

i.v.m. de uitrusting van deze combipunten worden ook best afgestemd met het richtlijnenpakket voor de Mobipunten, en omgekeerd.

Er moet over gewaakt worden dat gemeenten bij innames openbaar domein met **omleidingen** tot gevolg **niet 2 keer dezelfde gegevens moeten invullen** en die 2 keer, langs andere kanalen aan dezelfde partner moeten bezorgen. Ingeven in GIPOD is de geëigende weg, daarvoor is het trouwens (oa) opgemaakt, in overleg met De Lijn. Wat uiteraard niet wegneemt dat daarnaast nog andere kanalen en overleg kunnen aangewend worden.

## 5 Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening

De conceptnota's en dit voorontwerp wijzen op het sterke verband tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening, maar die link lijkt gaandeweg steeds minder prominent aanwezig. De VVSG pleit er voor dit toch sterker te verankeren in dit decreet.

- Luidens de memorie is een doelstelling van basisbereikbaarheid (art. 5) nabijheid, verweving van functies, actief locatiebeleid, maar dit staat niet (duidelijk) in de decreetstekst.
- Het uitgangspunt "De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader" in de conceptnota is niet langer zo duidelijk weerhouden

Suggesties voor een grotere verankering:

- Minimaal zou deelname van het departement Ruimte aan de VVRRn moeten opgenomen worden in decreet, obv concrete afspraken tussen de departementen.
- In de memorie expliciet verwijzen naar de studie [Ontwikkelingskansen o.b.v. knooppuntwaarde en voorzieningen](#) (i.o.v. Ruimte Vlaanderen)
- Dit decreet moet de juridische basis voorzien opdat
  - o vanaf x -aantal wooneenheden / parkeerplaatsen / geschatte voertuigbewegingen / ... (enten op vernieuwde handleiding Mober's)
  - o de projectontwikkelaar voor de tijdsduur van de exploitatie instaat voor het voorzien of vergoeden van het extra benodigde openbaar vervoer ernaartoe (bv shuttlebus, deelauto's en -fietsen,...) (=> gedeelde verantwoordelijkheid).
- Secundair effect is dat het zo allicht financieel minder aantrekkelijk wordt om ziekenhuizen, hogescholen, winkelcentra (of baanwinkellint), voetbalstadions, ... op goedkopere gronden te bouwen in rand-/buitengebied (bv voetbalstadions in Nederland (PSV, Feynoord, Ajax), liggen quasi op het treinstation).
- Adviserende rol voorzien voor VVRR in omgevingsvergunning? MER? (Maar: dit mag de procedures niet te zeer verzwaren, noch van de omgevingsvergunning, noch van de VVRR.)
- Een eventuele gebiedsgerichte werking in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zou dezelfde gebiedsindeling moeten gebruiken als basisbereikbaarheid.